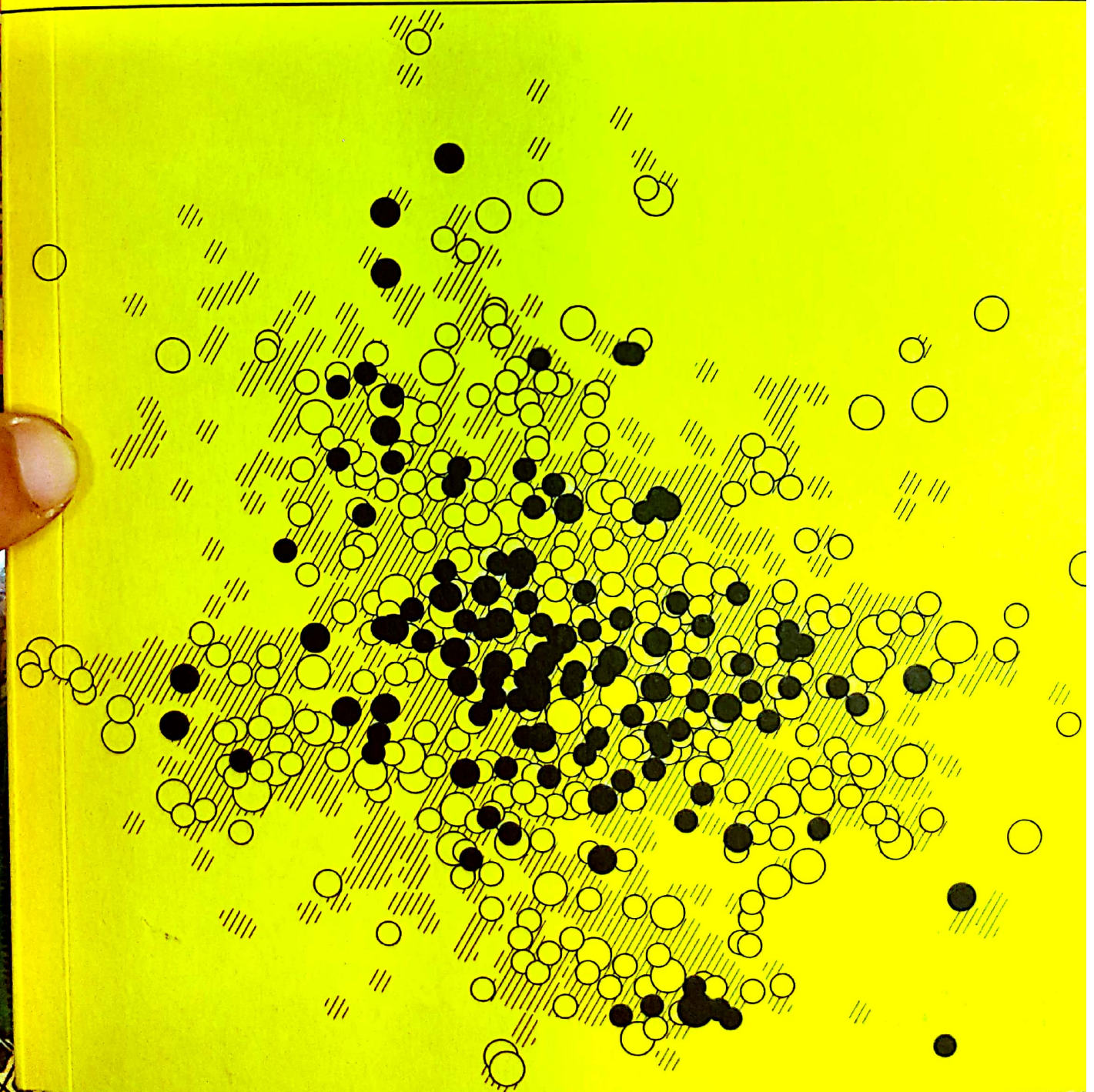
# Policentralitate și coerență metropolitană

Ediția a doua

Mihai Alexandru



**Mihai Alexandru** (1981–2015) a fost urbanist, iar în cei peste 8 ani de experiență profesională și în cercetarea doctorală încheiată în 2014 a fost interesat de rolul centralității și coeziunii urbane pentru calitatea vieții în orașe. Începând cu 2007 a fost asistent al Facultății de Urbanism (UAUIM). Activitatea de cercetare și profesională, completate printr-un stagiu în cadrul Grandlyon (Lyon – DGDU) în 2008 și prin stagiul de cercetare doctorală de la ETSAB Barcelona în 2012, s-a concretizat prin publicarea de cărți despre peisaj și planificare strategică, prin diverse articole în reviste științifice și prelegeri la conferințe internaționale. Din 2008, Mihai a fost membru al Colegiului de Redacție al revistei Urbanismul Serie Nouă și expert atestat al Registrului Urbaniștilor din România (RUR). În 2014 a fost co-fondator al organizației hibrid MKBT:Make Better ce activează în domeniul dezvoltării și regenerării urbane, iar în 2015, a devenit membru al Consiliului Superior al RUR și Vice-Președinte al Asociației Profesionale a Urbaniștilor din România.

Scanned with OKEN Scanner

Mihai Alexandru

# Policentralitate și coerență metropolitană

Ediția a doua

**Autor:** Mihai Alexandru
**Coordonator teză de doctorat:** prof. dr. arh. Alexandru M. Sandu
**Editori:** Irina Florea, Monica Sebestyen, Mihai Șercăianu
**Redactori:** Cătălina Ioniță, Oana Luca
**Corectură:** Anca Popescu, Eugenia Petre
**Design:** Alice Voinea
**Data publicării:** 2014
**Data tipăririi:** 2020, 2025

---

Inițiator proiect: Asociația ARTA în dialog

Asociația
ARTA in dialog

Proiect susținut de Ordinul Arhitecților din România
din Timbrul de arhitectură

ORDINUL
ARHITECȚILOR
DIN ROMÂNIA

Timbrul de
arhitectură

---

**Mulțumiri familiei pentru susținerea acordată publicării cărții.**
**Mulțumiri pentru implicare: Laurian Ghinițoiu, Irina Pața, Vlad Moraru, Ștefan Tuchilă, Asociația Make Better.**
**Mulțumiri Administrației Fondului Cultural National pentru co-finanțarea publicării primei ediții.**

© 2020, 2025 Toate drepturile rezervate. Nicio parte a acestei publicații nu poate fi reprodusă, stocată sau transmisă în nicio formă și prin niciun mijloc electronic, mecanic, fotografic etc. fără permisiunea scrisă a deținătorilor de copyright, Asociația Arta in dialog.

Scanned with OKEN Scanner

# Cuprins


8 **Prof. dr. arh. Alexandru M. Sandu:** O abordare fenomenologică a centralității în structuralitatea spațiului organiza

12 **Conf. dr. arh. Cristina Enache:** Mihai

16 **Introducere**

18 A. Contextul și problematica studiului

20 B. Încadrarea subiectului

21 C. Ipoteza, obiectivele și structura

23 D. Metodologia de abordare a studiului

24 **Capitolul 1—Centru, policentralitate, spațiu de referință**

26 **1. Stadiul abordării problematicii**

32 **2. Centru, centralitate, oraș**

32 **1.** Unele considerații cu privire la centrul orașului

32 **1.1** Centrul: considerații preliminare

33 **1.2** Centrul orașului: relația parte—întreg

36 **2.** De la centru la centralitate

36 **2.1** Distincția centru—centralitate

39 **2.2** Scările centralității

40 **3. Starea de policentralitate**

40 **3.1** Centru și policentralitate

42 **3.2** Periferia și marginile policentralității

51 **3.3** Un alt spațiu de referință

54 **Concluzii parțiale (1)**

56 **Capitolul 2—Fenomenul de concentrare și producția de centralitate**

58 **4. Fenomenul de concentrare și consolidarea centrului orașului**

58 **4.1** Centrul orașului: procesul de formare

68 **4.2** Suprapunerea dintre oraș și centru istoric: policentralitatea și coeziunea internă a centrului orașului

72 **4.3** Centrul orașului: de la cantitativ la calitativ

89 **4.4** Consolidarea centrului în contextul urban

102 **5. Reconfigurarea centralității intrametropolitane**

102 **5.1** Accentuarea fenomenului de concentrare la scară metropolitană

104 **5.2** Noi transformări de ordin funcțional cu implicații asupra polarizării și asupra compunerii centralității


Scanned with OKEN Scanner

117 5.3 Premise pentru crearea unui centru metropolitan
122 **Concluzii parțiale (2)**

123 **Capitolul 3—fenomenul de extindere urbană și dubla reconfigurare a centralității**
128 **6. Centrul orașului: generator al extinderii urbane**
132 6.1 Clarificări conceptuale asupra extinderii
133 6.2 Necesitatea extinderii impulsionată de noi posibilități
138 6.3 Extinderea endogenă
142 6.4 Depășirea progresivă a capacității centrului
146 **7. Procesul de extindere urbană și influențe asupra centrului**
146 7.1 Extinderea exogenă
153 7.2 Adaptarea centrului la extindere
159 7.3 Ipostaze ale monocentralității urbane în consecința extinderii
162 **8. Fenomenul de extindere urbană și reconfigurarea Centralității intrametropolitane**
162 8.1 Multiplicarea centrului
170 8.2 Efecte ale extinderii asupra centralității intra-urbane și intra-metropolitane
184 **Concluzii parțiale (3)**

186 **Capitolul 4—conectivitatea: multipla relaționare a Centralităților**
188 **9. Fragmentare urbană și lipsa de coerență**
188 9.1 Un „tot" din fragmente
189 9.2 Autonomia în raport cu distanța: de la proximitate la depresie
190 **10. Segregarea multiplă a teritoriului metropolitan**
194 **11. Conectivitatea și rolul ei în recompunerea centralității intrametropolitane**
194 11.1 Mobilitate și structurare spațială
201 11.2 Interconectarea modurilor de deplasare: determinări în planul centralității
213 11.3 Conectarea centralităților
218 **Concluzii parțiale (4)—Recompunerea centralității**

Scanned with OKEN Scanner

222 **Capitolul 5—Aplicații ale policentralității în planificarea urbană**
224 **12. Policentralitatea în planificare**
224 **12.1** Autoritate, oraș, centralitate
227 **12.2** Haussmann și evidențierea policentralității intraurbane
230 **12.3** Orașele grădină
233 **12.4** Politica orașelor satelit
238 **13. Demersuri recente de planificare a policentralității**
238 **13.1** Policentralitatea: experiența unor orașe europene
248 **14. Noul val de megacentralități**
250 **15. Studiu de caz—Grand Lyon**
251 **15.1** Etapele de creștere a orașului Lyon
252 **15.2** Policentralitatea lyoneză prin prisma planificării
268 **Concluzii parțiale (5)—Schița unei grile de interpretare și evoluție a centralității**

277 **Concluzii**

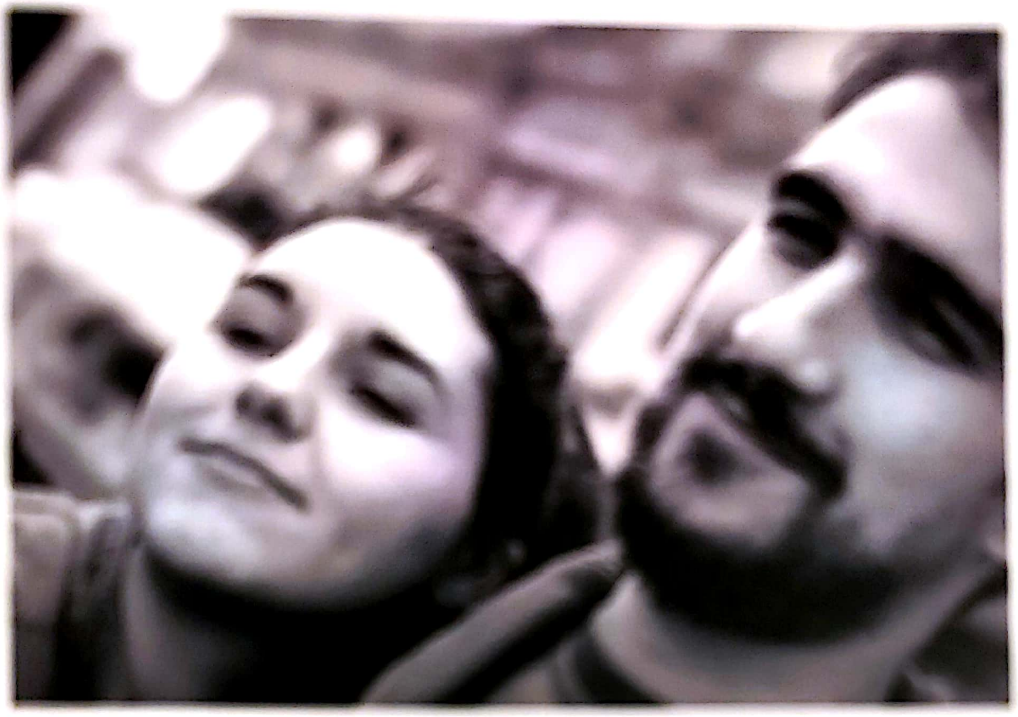
285 **Bibliografie**

301 **Glosar de termeni specifici utilizați în lucrare**

307 **Anexe**

Scanned with OKEN Scanner

# POVEȘTI DESPRE



Scanned with OKEN Scanner

## Nota la a doua ediție

Prima ediție a fost primită cu interes, în prezent tirajul fiind epuizat. Astfel, la 10 ani după incendiul din Clubul Colectiv în care autorul și-a pierdut viața, considerăm oportună republicarea cărții.

A doua ediție păstrează conținutul celei anterioare, având corecturi minore.

## Nota la prima ediție

Mihai Alexandru a început cu pasiune cercetarea și lucrul la teza de doctorat în 2010, pe care a susținut-o în anul 2014. Însă toate planurile și numeroasele lui proiecte au rămas suspendate pe 30 octombrie 2015, când și-a pierdut viața în accidentul din Colectiv.

Ca prieteni și colegi ai lui, ne-am asumat editarea și publicarea tezei. Am făcut acest lucru din respect pentru amintirea lui, dar și pentru valoarea profesională pe care o vedem în această cercetare.

Ne-am dorit ca lucrarea de față să fie cât mai aproape de forma în care a lăsat-o autorul. Astfel, am păstrat întreaga structură a lucrării incluzând toate anexele și imaginile, intervenind cât mai puțin posibil. Au existat intervenții asupra unor hărți ale autorului, modificările fiind doar cromatice. Ele nu schimbă conținutul, dar aduc o mai mare unitate grafică lucrării.

Această lucrare a fost publicată împreună cu „Golul ca instrument conceptual de investigare a organicității orașului postindustrial" de Cătălina Ioniță care a avut, la rândul său, același destin tragic.

Cătălina Ioniță și Mihai Alexandru au fost parteneri de viață, dar și colegi de facultate și de muncă, colaborând la mai multe proiecte și susținându-se reciproc în elaborarea acestor lucrări.

Scanned with OKEN Scanner

# O abordare fenomenologică a centralității în structuralitatea spațiului organizat

**Prof. dr. arh. Alexandru M. Sandu**
**Facultatea de Urbanism**
**Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu", București**

Subiectul lucrării surprinde prin titlul enunțat: doi termeni, fiecare dintre ei făcând obiectul unor preocupări de actualitate în practica urbană și în literatura de specialitate urbanistică; policentralitate și coerență metropolitană. Deși ambii termeni beneficiază de o folosință deja istorică, curentă, abia în ultimii ani ei acced, acum, spre o folosință preferențială datorită evoluției alcătuirilor urbane, care se cer descifrate, dar și datorită unor abordări de reconsiderare, orientare și, nu în ultimul rând, de direcționare în plan politic, managerial, a acestei evoluții; astfel încât, deși acești termeni ființează, funcționalitatea lor în actualitate trebuie regândită atât ca dimensiuni ale cuprinderii cât și ca instrumente operaționale; și aceasta, implicând relaționarea multicentralității cu coerența metropolitană, indiferent de sensul acestei relaționări, fie el coroborativ sau derobativ (pentru că și unul și celălalt sunt manifestări de coerență în dialectica unei aceleiași coeziuni teritoriale).

Comentariul autorului, într-un mod interesant (rezultând nu dintr-o succesiune recomandată metodologic, în mod obișnuit, adică din experiența acumulată la teoria sintetizată, ci din examinarea directă a potențialului surprins, în conceptul teoretic existent, pentru extindere și reorientare), se dezvoltă în trei părți, pe care am putea să le considerăm (pentru că titlurile capitolelor—paragrafelor nu evidențiază acest fapt) drept *concepte, procesualități și stări*, părțile astfel diferențiate fiind în concordanță cu acel concept al policentralității sistemice, care deși este atât de vechi, rămâne valabil, fundamental, pentru tot ceea ce este legat de centralitate și multiplicitate, indiferent că vorbim despre centru ca întreg sau ca parte într-un alt întreg în care periferia este o altă parte (generându-se centralitate) sau rămâne un reziduu fără valoare reală de întrebuințare ca atare.

Conceptele folosite de către autor: se redefinesc/reîntregesc într-o expunere motivată de noile înțelesuri care le sunt astăzi asociate și care trebuie corect explicate în consecință; procesele de hibridizare a periferiei prin adiacența centrului (să nu neglijăm însă, și sensul invers al acestui proces, de la periferie către centru). Acestea, ca prezențe în plan formal și



Scanned with OKEN Scanner

acțional, ca tipuri de centralități (centru consolidat, centru metropolitan etc.), își găsesc o interpretare logică, în care interconectarea dintre conceptele mai vechi și cele noi conduce în abordarea lui Mihai Alexandru la o înțelegere mai complexă și mai completă a unor aspecte care rămâneau, în întrebuințarea lor practică, neglijabile sau inaccesibile: scările de centralitate, multidimensionalitatea de sistem în centralitate sau funcțiile promovative pentru centralitate. Toate aceste concepte sunt factori importanți, de luat în considerare, în fundamentarea sau consolidarea strategică și tactică a unei centralități reale în teritoriul urban.

Procesualitățile caracteristice, ca generatoare de centralitate, sunt abordate de către autor fără absolutizarea expunerii cursiv-istorice, deși amprenta temporală asupra relației cauză-efect nu este înlăturată din definirea unui proces constructiv de centralitate. Faptul că parcursul acestuia este „fragmentat" îmbinat cu extensii ale conceptualizărilor caracteristice centralității în sensul de calitate a unei alcătuiri urbane conferă expunerii o mai mare forță de convingere pentru cititor, deși scolastica științifică a ideilor/faptelor respective are ceva de suferit; dar astfel, noțiunea de „extindere urbană" (endogenă sau exogenă) câștigă, în sensul înțelegerii ei ca proces contradictoriu, evidențiind pierdere de centralitate, hipotrofiere, decentrare, reconfigurare, recentrare, policentrare, toate acestea evoluând, în sens critic, spre o criză a centrului sau dimpotrivă, spre o dezvoltare care și ea se poate întoarce la criză sau se poate exprima într-o evoluție controlată, în unele situații aceasta însemnând zona metropolitană. În acest context, centrul orașului este considerat corect, de către autor, generator al extinderii deși pentru analistul de stare și pentru profesionistul prospector este evident faptul că centrul poate deveni, în anumite situații, victimă chiar a extinderii. Apare atunci ca necesar un proces de adaptare care se manifestă prin acentrare, recentrare, decentrare sau multiplicare, toate acestea reprezentând situații care pot să apară natural sau ca rezultat al unor concepții restructuratoare. Ele nu exclud, ci, dimpotrivă, includ și posibile pierderi de centralitate, care nu s-ar datora sau nu s-ar măsura exclusiv prin referirea la înțelegerea de către Lebrun a „calității centralității", tot așa după cum, cu câteva zeci de ani înaintea acestuia, Gottmann explica polinuclearitatea incipientă, naturală nu ca efect al împrăștierii/difuziei, ci dimpotrivă, prin concentrare/infuzie în anumite locuri (și deci, slăbirea altora). Extinderea centralității este un proces căruia Mihai Alexandru i-a acordat un loc special în comentariul său, urmând unei constatări anterioare privind rolul pe care această extindere îl are în dezvoltarea urbană postbelică. Raportarea la un centru existent, la „puterea" acestuia, a generat clasificarea lui Champion, care a atras atenția asupra ideii de restructurare, reluată apoi de numeroși alți autori. Asupra acestora lucrarea de față se oprește nu doar enunțiativ ci coroborativ, într-o intenție reușită de sinteză care este condusă, cu efecte, în concluzii. Nu ar fi fost lipsită de interes implicarea în comentariul acestei probleme și a unor aspecte din dezvoltarea urbană a orașelor românești din deceniul al optulea al secolului trecut pentru care o chestiune caracteristică în opțiunea de planificare spațială a fost dezvoltarea centralității, și despre care, atunci, deja, s-a scris câte ceva.

Scanned with OKEN Scanner

Stările (ca efecte) de centralitate sunt surprinse în lucru în sensul efectelor proceselor de mobilitate a centralității intraurbane sau intrametropolitane. În principiu se pot comenta o sumă importantă de aspecte/situații. Mihai Alexandru, cercetătorul urbanist, intervine aici cu un discernământ bine motivat, dar și bine demonstrat prin comentariul pe care-l dezvoltă. El alege aspecte, situații și stări mai puțin cunoscute/abordate până acum, pe care le pune preferențial în discuție, întotdeauna în antiteză sau în complementaritate, acest fapt servindu-i și ca metodă, dar și ca mijloc demonstrativ: masa urbană și diferențierea spațială, masa urbană și reconfigurarea centralității, centralizare-extindere-centralizare, fragmentare și lipsă de coerență, centralități și intermodalități, autonomie și distanță etc. Astfel, prin câteva analize de stare, neașteptat de bine alese, Mihai Alexandru reușește să fie convingător asupra înțelegerii obiectului propriu-zis pe care și l-a propus: conectivitatea ca multiplă relaționare a centralităților—aceasta înțeleasă ca o stare globală, superioară a sistemului; o stare care se expune printr-o calitate sintetică și, aș adăuga eu, selectivă!, așa încât problema, în sensul proceselor de restructurare urbană, care ne interesează, se poate pune și ca descifrare a rolului conectivității în recompunerea centralității, a unei centralități pierdute, fragmentate, epuizate sau pur și simplu în curs de ființare. Știm ce ar însemna aceasta, pe baza comentariilor anterioare. Acum însă ar trebui să luăm în considerare și suportul interconectivității în acest proces de recompunere; pe de-o parte într-o abordare teoretică, mișcarea și înțelegerea spațiului (excelent spus!) și pe de o altă parte, într-o abordare practică, nodalitatea, proprietate structurală suport pentru centralitate; mobilitatea nu este, în aceste condiții, decât o calitate a spațiului în evidențierea centralităților. Evidența centralității dincolo de substanță și forma acesteia sunt, pentru profesionist, o problemă de înțelegere. Și pentru această înțelegere autorul lucrării ne propune o schemă destul de simplă, dar având o mare calitate: aceea de a fi eficientă în scopul enunțat.

A ne întreba despre aplicabilitatea cercetării desfășurate de către Mihai Alexandru nu este decât o formalitate, pentru că deja, în comentariile de factură teoretică, sunt surprinse multe referiri la situații cu aplicabilitate practică; aproape fiecare dintre concluziile enunțate poate fi luată în considerare într-un înțeles evident într-o măsură practică, astfel încât expunerea unor aplicații ale policentralității în planificarea urbană, dincolo de valoarea câtorva exemple, ca documente de protocronism în domeniu, este demonstrativă privind rolul/efectul bunei cunoașteri a acestui subiect asupra practicii; însuși termenul „noi megacentralități" ne spune foarte mult, în timp ce comentariul asupra aglomerației Grand Lyon (subiect al studiului de caz, bine stăpânit de către Mihai Alexandru și prin propria experiență a unui stagiu la municipalitatea respectivă) evidențiază o acțiune exemplară, pe plan mondial, de-a lungul a 55 de ani, în sensul dezvoltării urbane a unui important centru metropolitan. O demonstrație practică pentru ceea ce înseamnă și pentru cum se realizează coerența teritoriului metropolitan prin policentralitate. Dar, așa cum se precizează în concluziile finale ale lucrării, coerența alcătuirii metropolitane, aflată într-un proces



Scanned with OKEN Scanner

de dezvoltare durabilă, nu este, exclusiv, un produs de stare planificată a acestei alcătuiri/a sistemului respectiv (ordine, estomparea disparităților, multidimensionalitate, șanse egale tuturor părților); ea este un produs de management al procesului, ca mijloc de stăpânire a manifestărilor care rezultă „în consecința unor oscilații între forțe centrifuge și centripete" (cum ne spune Mihai Alexandru) perpetue sau intermitente, cu intensități variabile, a căror mișcare așază și reașază masa urbană.

Prin comentariul pe care îl dezvoltă asupra policentralității și a coerenței metropolitane, Mihai Alexandru ne trimite spre o înțelegere mai profundă și a unor concepte caracteristice, utilizate de către Uniunea Europeană pentru a-și desemna obiectivele. Acestea însă se constată că devin uzate printr-o folosire formală; adesea sunt neînțelese pentru că ele nu au fost abordate, în prealabil, conceptual. Coerență, conectivitate, concurențialitate etc. devin prin cercetarea lor fundamentală, din simpli termeni de obiectivare ai unui program sau ai unei politici de planificare reale, instrumente de intervenție și apoi stări reale benefice pentru locuitorii din teritoriul respectiv. Fără această înțelegere, pe care Mihai Alexandru o deschide, prin teza sa de doctorat, abordările de natură socială, economică și politică a proceselor de coerență, coeziune sau competitivitate nu ar putea ieși dintr-o terminologie scolastică, oficial-politică, ducând, așa după cum s-a dovedit, în practica românească, la implementări corect înscrise în politica U.E., dar fade ca rezultantă în existența teritoriilor.

Sprijinindu-se pe o formare solidă în licență și masterat, Mihai Alexandru a fructificat inteligent cunoașterea însușită prin formarea de bază, s-a deschis favorabil observației critice a modernității abordărilor actuale în domeniu evitând a cădea în capcana urbanologiei timpului, finalizând studiile doctorale printr-o lucrare temeinică, foarte cuprinzătoare, poate spre exces de cuprindere, care nu numai prin conținutul său, dar și prin redactarea sa—text, ilustrații, concluzii, anexe, bibliografie—este exemplară.

Scanned with OKEN Scanner

# Mihai

Conf. dr. arh. Cristina Enache
Facultatea de Urbanism
Universitatea de Arhitectura și Urbanism „Ion Mincu" București

Urbanist, tânăr dascăl și nu în ultimul rând muzician, Mihai a îmbinat într-un echilibru perfect arta și rigurozitatea în toate activitățile sale. Teza sa de doctorat a marcat una dintre ultimele realizări remarcabile ale parcursului său profesional, complex, discret, atent și totodată sensibil.

Absolvent al Liceului Mihai Viteazul din București, Mihai s-a îndreptat către domeniul mai puțin cunoscut al urbanismului. În perioada studenției a urmat un program Erasmus la Institut Français d'Urbanisme Marne la Vallée—Paris. În anul 2006 a finalizat studiile Facultății de Urbanism a Universității de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu" din București, lucrarea sa de disertație având titlul „Sistemul de transport regional pe cale ferată ca suport al dezvoltării durabile a Bucureștiului". După absolvire, este admis la programul de masterat Dezvoltare Urbană Integrată, din cadrul aceleiași instituții, program pe care îl încheie în anul 2008. Preocupările sale de studiu se conturează încă din această perioadă, caracterizate fiind de diversitate și abordare profesională complexă.

În vara anului 2007 are ocazia de a face un stagiu de urbanism în administrație în Lyon, în cadrul Grand Lyon Communauté Urbaine, abordând problematica dezvoltării urbane la scară metropolitană, cu focus pe relația dintre apă (Rhône) și oraș. Aici pare să se delimiteze viitorul subiect al tezei sale de doctorat—și anume multi-polaritatea urbană—, urmărind înțelegerea impactului acesteia asupra identității și coeziunii urbane, impact amplificat de evoluția tehnologică. Mihai este admis la Școala Doctorală SITT în toamna anului 2010. În perioada stagiului doctoral, el petrece o perioadă de studiu de un an în Barcelona, la UPC-ETSAB.

În mod evident, deplasările sale de studiu realizate în Paris, Lyon și Barcelona vor contribui considerabil nu numai la aprofundarea și abordarea complexă a subiectului lucrării de doctorat, ci și la formarea sa profesională. Susținător al rolului policentralității și coeziunii urbane, ilustrate cu precădere prin exemplele orașelor amintite, Mihai abordează frecvent în cercetările sale necesitatea reîntoarcerii la calitatea de loc ca element cheie al unui urbanism sustenabil, al comunităților urbane. Activitatea de



Scanned with OKEN Scanner

cercetare din această perioadă o fructifică, în calitate de autor sau co-autor, în diverse publicații profesionale—articole în reviste științifice, prelegeri în cadrul conferințelor naționale și internaționale.

În paralel cu parcursul de formare profesională urmat, Mihai lucrează ca urbanist imediat după finalizarea studiilor de licență și master integrat, în 2006, iar în 2007 devine cadru didactic al facultății al cărei absolvent este. Pe lângă activitatea didactică, se implică frecvent în activități extracurriculare—organizare de workshopuri, sesiuni de comunicări științifice, de concursuri studențești, încă de la debutul său ca tânăr asistent universitar—printre care: Sesiunea de comunicări științifice „Aree e spazi verdi a Bucarest" (împreună cu Universitatea de Peisagistică din Genova), 2006, Workshop de Amenajare Urbană a Cartierului Trivale din Pitești (alături de Alianța franceză din Pitești și Ambasada Franței în România), Sesiunea studențească de comunicări științifice „Provocări și tendințe în spațiul urban contemporan și în dezvoltarea peisajului" din cadrul UAUIM, 2011, Workshop RIBA Polyport „Future Urban Scenarios" în cooperare cu Belgrade University și Brighton University, proiectul Erasmus „Integrated Planning and Design for Sustainable Peripheries in Europe" în cooperare cu HfWU Nürtingen-Geislingen, HSWT Weihenstephan-Triesdorf, Université Libre de Bruxelles, Estonian University of Life Sciences Tartu, ambele în anul 2013.

În cei opt ani de experiență profesională participă ca membru al echipei de proiectare, ca autor sau șef de proiect, la elaborarea unei game variate de proiecte—de la studiu de parcelă la strategii de planificare urbană și teritorială, documentații de urbanism, proiecte de design urban și peisagistică—de menționat ar fi Planurile Urbanistice Generale ale Municipiilor Brăila, Slatina și Ploiești, Planurile Urbanistice Zonale pentru Nodul Intermodal Răzoare (București), Șoseaua de centură a Bucureștiului.

Participă la concursuri de profil—naționale sau internaționale—cu proiecte ce obțin nominalizări sau chiar premii—cum ar fi: concursul Parcurile Viitorului—Locul I cu proiectul „Parcul CET", ediția 2009, Constanța, Locul II pentru proiectul „Parcul Adolescenților", ediția 2008, Timișoara, Mențiune specială pentru „Parcul Libertății", ediția 2008, Ploiești; concursul Amenajarea Peisagistică Centru Tehnic Titu Renault, din mai 2010—Locul II.

În anul 2008, Mihai devine membru al Colegiului de Redacție al Revistei „Urbanismul—serie nouă", odată cu înființarea acesteia. Printre contribuțiile sale pe parcursul celor șapte ani de editor se numără articolele „Jocurile Olimpice din Beijing 2008; un eveniment generator de dinamică urbană" (2008), „De la aglomerație urbană la sistem urban" (2012), „ Centralitate urbană și regionalizare" (2012), interviul cu Bernard Lensel „Grand Lyon, o metropolă pionieră" (2012), interviul cu Simon Bell, Președintele ECLAS "The Challenges of Landscape Architecture of Providing Better City Life" (2014), dialogul cu prof. dr. arh. Alexandru Sandu „Planul de sistematizare a litoralului românesc din 1953" (2010). Dacă în majoritatea studiilor și articolelor sale Mihai își afirmă preocuparea majoră de cercetare ca fiind policentralitatea metropolitană, în activitatea publicistică din această perioadă se conturează o altă direcție, către dimensiunea rurală și



Scanned with OKEN Scanner

peisaj, direcție descoperită odată cu participarea sa în cadrul proiectului Conceptul de dezvoltare a așezărilor umane incluse în Parcuri Naționale—studiu-pilot Peștera, comuna Moieciu din anul 2008, proiect nominalizat în cadrul Bienalei Naționale de Arhitectură București din 2012. Pe parcursul anului 2009 publică în revista Urbanismul articole ce abordează tematica rurală sau a periferiei urbane—„Sat și Peisaj; elemente de terminologie recentă", „Paradoxul unui univers rural", „Disoluția orașului". În 2011 revine asupra unei alte problematici, prezentă în debutul preocupărilor sale de cercetare—și anume Mobilitatea Urbană—dezbătută în cadrul articolelor „Migrație, mișcare, mobilitate", „Mobilitatea absentă". Deși aflat încă în perioada de elaborare a tezei de doctorat, abordează cu curaj tematici diferite, afirmându-și astfel atât versatilitatea profesională, dar și permanenta dorință de căutare, de înțelegere a complexității domeniului urbanismului.

În anul 2011 face parte din echipa de elaborare a studiului „Conceptul Strategic București 2035—Strategia de dezvoltare urbană integrată a municipiului București și a teritoriului său de susținere și influență", lucrare care a primit Diploma Ministerului Dezvoltării Regionale și Turismului, în cadrul Bienalei Naționale de Arhitectură 2012.

Ajuns rapid la o remarcabilă maturitate profesională, Mihai devine în 2013 secretar al Asociației Profesionale a Urbaniștilor din România (APUR) și cel mai tânăr vicepreședinte al acesteia în anul 2015. În același an devine membru al Consiliului Superior al Registrului Urbaniștilor din România, nivelul ridicat al profesionalismului său fiind astfel recunoscut de cele mai prestigioase organizații profesionale din țară. Ca reprezentant al acestora, dar și al mediului academic, Mihai are ocazia de a participa activ la două ediții ale Bienalei Asociației Europene a Tinerilor Urbaniști (ECTP-CEU) și ale Atelierelor Tinerilor Urbaniști (Young Planners Workshops), desfășurate la Cascais, Portugalia (2013) și la Dublin (2015).

Deși implicat în numeroase activități de proiectare și cercetare, organizații profesionale, realizate în paralel cu cariera didactic—academică, Mihai nu renunță la proiectele sale personale, în care se implică cu aceeași pasiune. Muzica este o parte nelipsită a vieții sale, la fel și dorința de implicare activă în viața comunităților urbane, în identificarea de soluții pentru sporirea calității vieții în oraș—motiv pentru care participă la înființarea MKBT: Make Better, un start-up în dezvoltare și regenerare urbană, în cadrul căruia abordează inițiative de planificare strategică, precum și noi moduri de acțiune pentru orașe ale oamenilor.

Permanent membru în echipă, abordând cu aceeași seriozitate atât proiectele urbanistice, didactice sau muzicale, Mihai se remarcă prin ușurința în comunicare, creativitate și echilibru. Subliniind rolul său în cadrul Registrului Urbaniștilor, Gabriel Pascariu spune despre Mihai faptul că *„a fost un real catalizator întru revigorarea organizației și creșterea atractivității și vizibilității sale, dovedindu-se un excelent inițiator, animator și organizator de evenimente și acțiuni profesionale"* (comunicat RUR, noiembrie 2015).

Tot despre Mihai—urbanistul, colegul, prietenul, Andreea Popa își amintește *„Mihai credea în proiectare de bună calitate și mai ales în*



Scanned with OKEN Scanner

*urbanism de bună calitate. Avea credința lucrului bine făcut, ambiția de a încerca să schimbe practici și mentalități într-un domeniu emergent, care încă nu și-a găsit direcția viitoare clară. Publicațiile și proiectele lui Mihai denotă acest curaj profesional de a merge mai departe, de a nu renunța, de a lupta pentru progres; progres al practicilor, al profesiei, al cutumelor și nu în ultimul rând al modului în care noi percepem lumea. Toată creația lui Mihai, deși incipientă și necristalizată, și din păcate prea devreme sfârșită, arată această căutare în sine și în lumea exterioară, căutarea unor noi principii de organizare și practică a urbanismului. Un urbanism nou pentru o nouă generație. Mihai credea în oameni; oamenii pentru care proiecta. Pentru el părerea fiecăruia conta atunci când era vorba de orașul viitorului. Mai mult decât oricine considera că planificarea și proiectarea urbană trebuie să plece în primul rând de la cei cărora le sunt adresate, creația urbanistului fiind în fapt rezultatul unei opere colective, o operă și un produs unde fiecare om, sentiment și opinie contează. Asemeni muzicii, credea într-un urbanism consensual și progresist, în care oamenii nu sunt numere și au libertatea să se exprime. La final, toată creația lui Mihai este marcată de această dorință de libertate și evoluție, nevoie de liberă exprimare și consens, principii care uneori transpar aproape violent din orice text sau proiect care îi aparțin".*

Scanned with OKEN Scanner

## A. Contextul și problematica studiului

La nivel planetar, fenomenul urbanizării atinge în ultima decadă o ascensiune dramatică al cărei impact este apreciat, atât sub forma accentuării ponderii populației urbane[1], cât și sub forma expansiunii spațiale a orașelor.[2]

În această perspectivă, ai cărei factori determinanți sunt restructurarea economică și globalizarea, precum și progresul tehnologic cu un puternic impact asupra mobilității oamenilor, activităților și informației, atât la nivel mondial, cât și la cel european, are loc un proces marcant de polarizare, conducând la creșterea disparităților și antrenând o serie de riscuri precum: afectarea stabilității orașelor și regiunilor, excluziunea social-economică, pierderea identității locale sau teritoriale etc.

Drept urmare, Agenda Teritorială a Uniunii Europene 2020[3] subliniază importanța coeziunii teritoriale și necesitatea unei stări de echilibru la nivel european, susținută pe trei elemente: durabilitate, competitivitate și coeziune socială, posibil de atins numai prin coerență în aplicarea politicilor între nivelurile decizionale. Printre prioritățile teritoriale de bază[4] ale AT 2020, dezvoltarea policentrică echilibrată, structurată pe nivelurile continental (policentricitate macro), inter-regional (mezo) și intra-regional (micro) și având la bază cooperarea între orașe ca element generator de valoare adăugată și ca vector de dezvoltare ocupă un rol însemnat.

Luând în considerare nevoia dezvoltării policentrice echilibrate, în special la nivel inter și intra-regional, sub forma unei dezvoltări în care rolul esențial revine polilor majori, urbani sau metropolitani, este necesar ca, și la nivelul acestora, să existe o anumită coeziune internă care să susțină înțelegerea lor ca *entități distincte, coerente și competitive.*

Apreciind, deci, că punerea în aplicare a policentricității, ca viziune și ca formă de proiect, are nevoie de definirea unor centre (poli urbani sau metropolitani), caracterizați de o anumită claritate și consistență, se evidențiază necesitatea discutării lor pornind dinspre conținut, justificată de nevoia definirii stării de coerență ca pas premergător intrării într-un dialog al policentricității la nivel mai amplu.

Riscurile puse în evidență la început afectează însă mai ales spațiile urbane și metropolitane, prin tendințe vizibile de expansiune urbană și descentralizare a activităților, din ce în ce mai departe de centru, prin

1 În anul 2050 este estimat că 75% din populația globului va fi populație urbană (Burdett, 2007, p. 9).

2 Un studiu al Academiei Americane de Științe estimează ritmul creșterii spațiului ocupat de marile orașe ale lumii la 110 km2/zi (Setoa, *et al.*, 2012), echivalentul suprafeței Parisului intramuros.

3 Agenda Teritorială a Uniunii Europene 2020; Spre o Europă inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, compusă din regiuni diverse; 19 mai 2011.

4 Promovarea dezvoltării teritoriale policentrice și echilibrate; încurajarea dezvoltării integrate în orașe, regiuni rurale și specifice; integrarea teritorială în regiunile funcționale transfrontaliere și transnaționale; asigurarea competitivității globale a regiunilor pe baza economiilor locale puternice; îmbunătățirea conexiunilor teritoriale pentru indivizi, comunități și întreprinderi; gestionarea și conectarea valorilor ecologice, peisagistice și culturale ale regiunilor.



Scanned with OKEN Scanner

expandarea internă a aglomerațiilor urbane și polarizarea socială și economică, prin accentuarea suprapunerilor și conflictelor administrative sau fracturarea fizică și funcțională impuse de mari amenajări infrastructurale care se produc și, totodată, produc o *stare de incoerență* a spațiului metropolitan, descentrat, dezechilibrat, confirmată și prin dificultatea unor autori de a-l denumi[5] cu exactitate.

F 1a „Norul" de cuvinte prin care se încearcă descrierea orașului contemporan_sursa: M.A.

Însă pentru că atât din punct de vedere istoric, cât și structural, în starea de coerență a orașului, *centrul* intervine ca un element fundamental, ordonator și organizator, la nivel metropolitan, studierea coerenței nu se poate disocia de studiul centrului și al centralității. Supunerea orașului, bazat în trecut pe tendința de localizare a activităților cu o anumită raritate în aria sa centrală, la un fenomen de metropolizare, atrage după sine și nevoia evaluării centrului, înțeles într-un fenomen de reconfigurare a centralității la acest nivel al metropolei.

De altfel, tendințelor descrise mai sus le sunt atribuite *două feluri de consecințe* asupra urbanului sub forma a două scenarii: primul scenariu, o pierdere totală de centralitate înțeleasă ca o dispersie irecuperabilă a urbanului (Koolhaas *et al.*, 1998), (Garreau, 1992), în care orașul nu mai este inteligibil și putem, deci, anticipa o incapacitate de a intra în logica policentricității; cel de-al doilea scenariu, în care asistăm la o difuzie a centralității într-o pluralitate de centre la nivel intrametropolitan, în care centrul orașului trebuie înțeles, la rândul său, ca unul din aceste centre care nu mai asigură decât un număr limitat de funcții (Webber, 1996/1964), (Ascher, 2010/1995).

*În consecință, luând în considerare cel de-al doilea scenariu, confirmat și de realitate, în care unui fenomen urban dispersat îi corespunde nu o pierdere, ci o reconfigurare a centralității, lucrarea își propune studierea stării de*

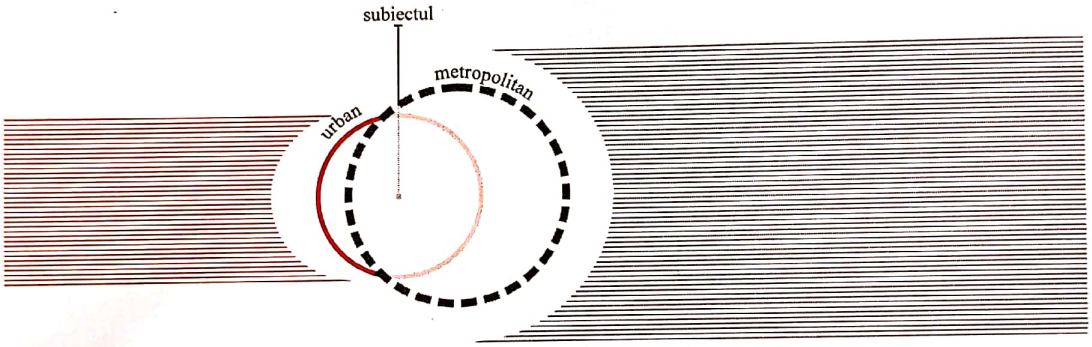
5 O pleiadă de termeni din literatura de specialitate întăresc ideea de lipsă de definire a acestei entități teritoriale: megalopolis, oraș global, telepolis, ecumenopolis, spațiu-teritorial, multi-oraș, orașul peticit etc.



Scanned with OKEN Scanner

*policentralitate a spațiului intrametropolitan și a modului în care ea intervine în conturarea stării de coerență metropolitană.*

Relevanța lucrării pentru contextul României, aderentă la principiile dezvoltării policentrice echilibrate, este triplă: în primul rând, problemele impuse de fenomenul recent de urbanizare exprimat, mai ales, prin suburbanizare (The World Bank, 2013) depășind, astfel, în multe cazuri, limitele administrative ale orașului, complică posibilitățile de gestiune și conduc la o stare de incoerență multiplă cu efect în diminuarea contribuției la dezvoltarea policentrică; în al doilea rând, tiparul difuz al expansiunii urbane conduce la o stare de disfuncționalitate a teritoriilor multor orașe care ar putea sprijini policentricitatea, sacrificând astfel șansele unei performanțe crescute, înțeleasă în prezent mai mult sub aspect cantitativ, nu și calitativ; în al treilea rând, oportunitatea, constituită de un fenomen de metropolizare, aflat încă la început, dar în curs de afirmare, atât ca discurs cât și ca realitate spațială, care este însoțit de emergența unei stări de policentralitate, dar în a cărui manifestare, discuția, în amonte, asupra centralității este necesară.




F 1b Încadrarea subiectului, diagramă.

## B. Încadrarea subiectului

Discuția cu privire la (poli) centralitate se situează la multiple niveluri: *scalar*—local, urban, metropolitan, regional, național, european, mondial etc.; *al înțelegerii*—conceptual, filosofică, psihologică; *disciplinar*—geografică, geo-politică, sociologică, urbanistică ș.a.m.d. Din acest motiv, ne propunem, în primul rând, o delimitare de ordin spațial la pragul intrametropolitan, atingând astfel și pragurile inferioare, dar nu și pe cele superioare: regional, național etc.

Din punct de vedere al tipului de înțelegere, ne propunem o abordare de ordin conceptual, teoretic, recurgând la exemplificări din istoria orașului, din realitatea contemporană sau din practica de planificare, ori de câte ori demersul teoretic trebuie susținut.

În cadrul tezei, deși subiectul este înțeles prin suprapunerea mai multor domenii, precum urbanism, planificare, istorie urbană, mobilitate, economie, sociologie ș.a.m.d., accentul principal este pus pe latura urbanistică, într-o înțelegere sistemică a urbanului.

De asemenea, din multitudinea de posibilități de abordare a subiectului, teza este canalizată către o abordare din perspectiva înțelegerii la



Scanned with OKEN Scanner

nivel spațial—punând accent pe aspectul cantitativ și calitativ al centrului și al centralității, pe spațialitate și pe separație spațială—, la nivel funcțional—punând accent pe formarea, funcționarea și funcționalitatea urbanului; secundar, lucrarea pune în discuție aspecte de ordinul imaginii, al demografiei, economiei, identității sau aspecte legate de mobilitate. Din unghiurile de abordare propuse mai sus, va rezulta și un anumit tip de coerență, structurat pe delimitarea făcută.

### C. Ipoteza, obiectivele și structura

Întrebarea principală a cercetării:
**În ce măsură policentralitatea (intraurbană și intrametropolitană) contribuie la coerența teritoriului metropolitan?**

Cum centralitatea are interpretări diferite în funcție de domeniu—filosofie, economie, sociologie, urbanism, scară—locală, urbană, metropolitană, regională—și felul în care este pusă în practică, rezultând practic un polisemantism complex, și în timp ce policentralitatea se supune unei dificultăți cel puțin similare, teza își propune o clarificare parțială a problemei, concentrându-se asupra contribuției pe care o are asupra coerenței.

Pentru clarificarea acestei contribuții se dovedește necesar răspunsul la un set de întrebări secundare cărora cercetarea le caută răspuns:

*Care sunt elementele definitorii ale centrului orașului și care este rolul său în asigurarea stării de coerență urbană?*

*Care sunt elementele definitorii ale centralității și policentralității și cum intervin în relație cu centrul orașului în menținerea stării de coerență?*

*Care sunt consecințele aglomerării asupra formării centrului și asupra reconfigurării centralității?*

*Care este relația între evoluția masei urbane și reconfigurarea centralității și cum influențează starea de coerență la diferite scări?*

*Care este rolul conectivității în configurația policentrală a orașelor?*

*Care este experiența, istorică și contemporană, referitoare la policentralitate a orașelor mari ale Europei Occidentale?*

*Care este rolul autorității în configurarea centralității și în asigurarea stării de coerență a nivelului metropolitan?*

**Ipoteza de bază a lucrării este că, odată cu accentuarea dinamicii dezvoltării urbane a marilor orașe—vizibilă astăzi ca urmare a unor procese multiple—care influențează și determină, în mod direct, accentuarea stării de policentralitate (intraurbană și intrametropolitană) se evidențiază și o anumită coerență susținută de un mod superior de organizare a centralității intraurbane.**

Firul cercetării este structurat în șase capitole după cum urmează:

**Capitolul 1** pune în discuție necesitatea raportării ideii de centru la un corp urban (centrare), precum și necesitatea definirii unui corp metropolitan caracterizat de o stare de policentralitate. Acest lucru este urmărit prin încercarea de clarificare a distincției centru-centralitate, trecând prin



Scanned with OKEN Scanner

concepte precum cele de periferie și margine, esențiale, atât pentru definirea centrului, cât și pentru ideea de ordine, precum și prin sintetizarea abordării problematicii până în prezent, în teorie și practică;

**Capitolul 2**, conceput dintr-o perspectivă centripetă a problemei centralității, își propune, pornind de la puterea de polarizare a centrului, o definire mai clară a ideii de centru, atât prin înțelegerea sa ca element structurant și care conferă o oarecare coerență orașului, cât și prin dimensiunile care îl fac să se distingă în raport cu alte centralități din oraș. Capitolul abordează policentralitatea și la un nivel urban și metropolitan, cu scopul de a înțelege orașul în ansamblul unei structuri mai ample, în cadrul căreia centrul intră într-un sistem diferit de relații;

**Capitolul 3** propune o abordare a problemei centralității dintr-o optică centrifugă, urmărind, pe de-o parte, dubla relaționare între centru/centralitate și extindere împreună cu posibilitățile lor de evoluție și, pe de altă parte, relația între masa urbană, rezultată prin extindere, și tipurile de ipostaze de mono sau policentralitate caracteristice; pentru aprecierea masei urbane capitolul studiază și configurația spațială a teritoriului metropolitan al câtorva orașe mari europene;

**Capitolul 4** expune modul de constituire al policentralității în raport cu conectivitatea și rolul acesteia în reducerea separației spațiale, impuse prin procesul de extindere, precum și înțelegerea centralității pornind de la mișcare și tipurile de mișcare, trecând prin noțiuni esențiale pentru înțelegerea spațiului precum nodalitate, traseu, interconectivitate;

**Capitolul 5** pune în evidență policentralitatea în raport cu practica de planificare atât din punct de vedere istoric, cât și ca practică curentă, trecând prin unele momente apreciabile ale aplicării policentralității și prin diverse modele aplicate în orașe mari europene. Capitolul cuprinde un studiu detaliat pe tema aplicării policentralității, realizat pe orașul Lyon (Grand Lyon), care, prin explicarea creșterii, polarizării și a practicilor de planificare ce au venit în consecință, oferă o imagine transversală a problematicii și constituie un exemplu de bună practică pentru rolul policentralității în asigurarea coerenței urbane și metropolitane;

**Capitolul 6** grupează concluzii privind cele două subiecte majore cuprinse în titlul tezei: policentralitatea și coerența metropolitană.

### Note

- Pe parcursul textului sunt inserate comentarii cu privire la orașul București și la teritoriul său de influență, structurate pe problematica discutată și pe subcapitolele lucrării;
- așa cum se evidențiază, mai ales, din realitatea fizică a orașelor, prin policentralitate înțelegem situarea într-un teritoriu dat a mai multor centre, aflate într-o ierarhie și având specializări diferite; prin policentralitate nu înțelegem o serie de centre egale, identice;
- prin accentuarea stării de policentralitate a unui teritoriu, înțelegem creșterea numărului de centre, nu o multiplicare a unui centru existent;



Scanned with OKEN Scanner

prin centralitate multidimensională înțelegem conjugarea pe mai multe planuri a centralității unui loc: funcțională, geometrică, simbolică etc.;

- prin coerență metropolitană, în lucrarea de față, se înțelege coerența la nivelul teritoriului metropolitan.

## D. Metodologia de abordare a studiului

Lucrarea este o cercetare explicativă, structurată în șase capitole, care explică fenomenul urban în intersecția a două stări: cea de coerență și cea de policentralitate.

Situând studiul într-o paradigmă a cunoașterii relative, în care adevărul științific este un construct social determinat cultural cu existență obiectivă, principala metodă folosită este analiza teoretică a subiectului așa cum apare abordat de o serie de ideologi (Mumford, Weber, Choay etc.). Parcurgerea sistematică a lucrărilor de specialitate, insistând pe cât posibil pe surse primare de documentare, a fost orientată, pe de-o parte, către identificarea teoriilor relevante și către sintetizarea lor prin coroborare, iar pe de altă parte, urmărind măsura în care acoperă subiectul cercetării, către identificarea unor elemente sau concepte operative fructificate în lucrare.

Analiza teoretică este completată atât de incursiuni idiografice[6] care fac punte de legătură între constructul social (urbanul) și existența obiectivă (orașul), cât și de interviuri semi-structurate[7], experiență directă (folosind experiența proprie din planificare[8] și din participarea activă în medii profesionale, la conferințe, studii și proiecte în strânsă legătură cu problematica aleasă), experiența directă profesională sau academică avută în special în orașele Paris, Lyon[9] și Barcelona[10] precum și în alte orașe comentate în lucrare, asocieri în baza similitudinilor și studii de caz, toate de natură preponderent calitativă.

Lucrarea folosește frecvent citatul de autoritate, ca însoțitor al analizei teoretice, bazate pe scrierile unor ideologi importanți, dar și pentru a întări sau a ilustra o idee, pe care, într-un timp atât de limitat, nu am reușit să o susținem prin testarea ipotezelor. Cunoaștem inconvenientele citării frecvente—cum ar fi trunchierea înțelesului sau redarea ideilor prin interpretare—pe care am încercat să le reducem prin selectarea citatelor exemplificatoare pentru ideea evidențiată de lucrarea din care sunt extrase și redarea ca notă de subsol a formei originale.

6 Orientat spre studierea cazurilor individuale; este opusul abordării nomotetice, orientată spre înțelegerea legilor generale.

7 Bazate pe întrebări-cheie și câteva posibilități de continuare, în funcție de răspunsul intervievatului, notând aici interviul luat lui Bernard Lensel (delegat în cadrul DGDU Grand Lyon) și altor doi manageri a două mall-uri bucureștene cărora le vom păstra anonimatul.

8 Printre alte câteva studii relevante pentru cercetarea de față, este de notat Strategia de dezvoltare a municipiului București și a teritoriului său de susținere și influență (Conceptul Strategic București), elaborată în 2012, având ca șef de proiect pe prof. dr. arh. Constantin Enache și drept coordonator pe dr. arh. Liviu Ianăși.

9 Stagiu în cadrul Délégation Générale du Développement Urbain, Grand Lyon.

10 Stagiu doctoral la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.



Scanned with OKEN Scanner

ALEXANDRU MITRU

# POVEȘTI DESPRE PĂCALĂ și TÂNDALĂ

## Capitolul 1

### Centru, policentralitate, spațiu de referință

Scanned with OKEN Scanner

# 1 Stadiul abordării problematicii

Studiul centralității urbane a cunoscut de-a lungul timpului o preocupare extensivă, punând în valoare atât validitatea termenului, cât și evoluția lui, în teorie și în practică. Între primele inițiative de studiu al centralității, putem nota cu precădere preocuparea axată pe diferența urban-rural; modelul thünenian[11] susține ipoteza de concentrare a unor activități în centru, în scopul atragerii de fluxuri care vor structura spațiul din jurul centrului, bazându-se atât pe exemplul agricultorilor dependenți de un centru ca piață de desfacere, în raport cu care sunt dependenți prin costurile de deplasare, dar și prin localizarea în periferie, cât și pe cel al rezidenților ale căror locuri de muncă sunt în centru. Iată o aplicare a principiului ordonator al centrului. În paralel, în SUA, sunt notabile contribuțiile lui C.J. Galpin[12] care înțelege centralitatea prin dependența ruralului față de centrele de servicii și ale lui J.H. Kolb[13] (1923) care distinge centre rurale, rurbane și urbane; constatăm apropierea de o modelizare bazată pe diferențierea urban/rural în care urbanul este încă un întreg. Măsura atractivității centrelor urbane este stabilită în 1929 de către geograful american W.J. Reilly sub forma unui algoritm de atracție al orașelor, calculat în funcție de numărul de locuitori și de distanța dintre orașe, model care este completat în 1964 de către D. Hoff ce include ideea unei multiplicări a locurilor frecventate de consumatori, zonele comerciale nemaifiind determinante, ci doar posibil atractive în aria de deplasare a unui consumator. **Un prim înțeles al centralității urbane, propus de W. Christaller[14] în teoria locurilor centrale,** pornește de la un principiu deductiv:

> *Centralitatea este proprietatea, conferită unui oraș, de a oferi bunuri și servicii unei populații externe care locuiește în regiunea complementară a orașului.*

11 Johann Heinrich von Thünen (24 iunie 1783 – 22 septembrie 1850), economist proeminent al secolului al XIX-lea.

12 Galpin, Charles Josiah (1864 – 1947), considerat fondatorul sociologiei rurale în SUA, publică în 1915, *The Social Anatomy of an Agricultural Community*, Madison: University of Wisconsin Agricultural Experiment Station Bulletin, 34.

13 Kolb, John H., 1923, *Service relations of town and country*. Madison, Wis.: Agricultural Experiment Station of the University of Wisconsin.

14 Trad. ns. din (Christaller, 1966/1933 , p. 29): „Centrality is the property of a city to offer goods and services to an external population inhabiting the complementary region."



Scanned with OKEN Scanner

Rezultatul este o *ierarhizare a centralității* corespunzătoare exigențelor mărimii pieței în funcție de costul și de cererea produsului (pragul apariției funcțiunilor), în funcție de cea mai mică sau cea mai mare raritate a serviciilor oferite, care se traduce, la rândul ei, printr-o ierarhie a taliei centrelor și a dimensiunii ariei lor de influență. Acest concept s-a generalizat, ajungând să definească orice loc care oferă servicii ce polarizează o clientelă, fiind uneori folosit pentru a caracteriza fenomenul de concentrare a locurilor de muncă care polarizează o populație activă rezidentă ceva mai dispersată, definiție ce nu este acoperitoare[15]. În același timp, abordarea lui Christaller exclude o serie de cazuri care nu corespund principiilor enunțate și care justifică pe deplin comentariul unor critici ai săi[16] care spun că teoria este aplicabilă, de fapt, numai comerțului și serviciilor.

În mod oarecum complementar, August Lösch, având la bază formația sa radicală de economist, construiește un model teoretic mult mai amplu în care integrează toate dimensiunile economiei: terțiar, rezidențial, industrial sau agricol. El conturează un **model general al localizării** pe care îl realizează numai parțial. Primul element esențial pe care îl introduce este *ideea unui stadiu inițial diferit de logicile economice și de starea lor de echilibru.* Această idee se prelungește printr-o a doua, la fel de importantă, de arbitrariate, de inopinare care reinvestește rolul istoriei și al politicului în formarea centralității. Cel de-al treilea element este cel al organizării fixe de către vârful ierarhiei. Toate acestea fac ca teoria să se bazeze pe fundamente în parte iraționale și independente de economie în alte cazuri.

Se pot distinge unele similarități în gândirea celor doi teoreticieni: primul element este *afirmarea rolului fundamental al pieței*; *aria de deservire a pieței respective* impune configurarea spațiului; raportul cu regiunea: interacțiunea este puternică pentru că, în schimb, orașul contribuie la „fasonarea" regiunii, rezultatul fiind un echilibru al celor două care creează o formă de stabilitate. Christaller are o abordare reductivă cu privire la tipurile de centre, ceea ce reduce de asemenea posibilitatea descoperirii de noi valențe ale centralității, pe de altă parte, în cazul amândurora există această idee foarte interesantă a unei ierarhii care se stabilește în scopul mai amplu de a atinge o stare de echilibru. Este interesantă această precondiție a optimului care dirijează întregul mecanism pe considerente de eficiență economică.

O altă limitare provine din modelizarea geometrică, abstractă, care necesită rafinări suplimentare pentru a fi adaptată la realitatea geografică

15 Teoria lui Christaller a fost dusă mai departe de teorii matematice care au încercat modelizarea matematică a atractivității centrelor (Lösch A., 1952; Isard W., 1956; Alonso W., 1964; Herbert D.J. și Stevens B.H., 1960; Hillier B. și Hanson J., 1984) constituind în prezent chiar baza pentru algoritmul motoarelor de căutare (google, all the web, yahoo etc.).

16 În două articole, ale căror idei se reiau în publicațiile sale ulterioare, Paul Claval critică raționalitatea economică strictă a teoriei locurilor centrale care nu acoperă și comportamentele aparent iraționale sau fără logică ale locuitorilor în teritoriu. Critica vine într-un moment în care o seamă de sociologi demonstraseră deja că practicile urbane nu sunt la fel de lizibile și previzibile precum un plan de oraș. Cele două articole sunt „Chronique de géographie économique: la théorie des lieux centraux ", Revue géographique de l'Est 6 (1966) și „La théorie des lieux centraux revisitée", Revue géographique de l'Est, (1973).



Scanned with OKEN Scanner

sau morfologică. Spațiul în care se desfășoară aceste teorii este un spațiu nelimitat în care incidența unor factori imprevizibili poate altera această stare de echilibru.

Anii '60 au marcat un nou val al preocupării pentru centralitatea urbană, notabilă prin contribuția lui Alonso (1964) al cărui **nou model** prevede *o distribuție a funcțiilor în funcție de depărtarea față de centru și valoarea rentei per metru pătrat*. Sunt notabile, deși nu direct preocupate de centralitate, contribuțiile lui Melvin Webber și Henri Lefebvre care schimbă, de fapt, înțelesul asupra orașului, văzut de cei doi autori ca un fapt social; Webber explică centralitatea prin focalitate, prin fascicule de fluxuri și relații (Hillier și Hanson, 1984; Batty, 2011), în timp ce Lefebvre este poate primul teoretician care folosește într-un înțeles extins termenul de centralitate și chiar policentralitate, situându-le în planul urbanului și argumentând actualitatea lor și nevoia de ranforsare. Aproape în paralel, geograful francez Jean Gottmann (1970) (1980) și americanul James Bird (1977) completează problematica centralității cu două unghiuri de abordare esențiale: primul, din perspectiva teritoriului, fundamentând prin dialectica centru-periferie un înțeles al orașului ca centralitate; celui de-al doilea îi datorăm o teorie propriu-zisă a centralității extrem de aplicată pe oraș în care fundamentează științific centralitatea, apelând la teorii matematice și la factori de localizare pentru explicarea ei. Totodată, James Bird este și cel care a *descompus* centralitatea intraurbană pentru a explica relațiile care se nasc între centru și diverse centralități, explicând rolul funcțiilor orașului în formarea centralității. Dimensiunea simbolică a centralității este fundamentată încă de la sfârșitul anilor '60[17], dar este studiată și la nivelul policentralității de Jérôme Monnet (1993) (2000).

Centralitatea este interpretată ca o *formă de manifestare a autorității* de către Nikos Polydorides (1983), în timp ce Samuel Bordreuil (1987) și Laurent Devisme (2005a) preiau această idee și o extind, considerând *centralitatea un concept operativ al puterii*. Sfârșitul anilor '90 declanșează o cercetare asiduă a centralității bazate în special pe elaborarea teoriilor matematice de măsurare a acesteia, dar și a unei *preocupări majore în sfera centralității comerciale și a celei economice*, care continuă și astăzi prin numeroase lucrări.

*Perioada recentă este marcată de o dublă orientare, de data aceasta către policentralitate: prima dintre ele, legată în special de mondializare și de restructurarea economică care motivează o abordare policentrică la nivel teritorial sau regional; notăm aici Schema de Dezvoltare a Spațiului Comunitar 1999, în care policentrismul este vizat ca o măsură pentru dezvoltare echilibrată și armonioasă a spațiului european și, de asemenea, studiul ESPON[18] care stabilește*

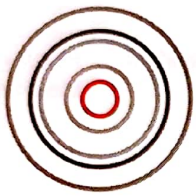
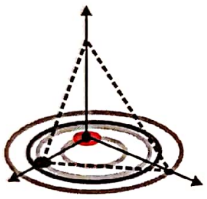
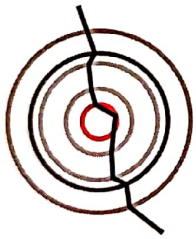
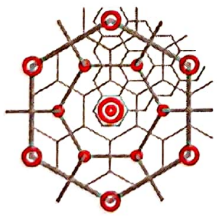
17 În câteva scrieri care ating indirect subiectul, ca de exmplu Harvey G. Cox care în *The secular city: secularization and urbanization in theological perspective*. NY: Macmillan, (1966/2013), vorbind despre repoziționarea „lumescului" în societatea urbană din cauza declinului ierarhiilor și al religiei instituționalizate, atinge problema dimensiunii simbolice a centralității, a ierarhiei într-o structură și a descentralizării; sau *Explanation in geography David Harvey*, London: Edward Arnold, (1969).

18 2004, „Critical dictionary of polycentricity", Annex report A. ESPON 111. „Potentials for polycentric development in Europe", Paris: CNRS – UMR Géographie-cités.

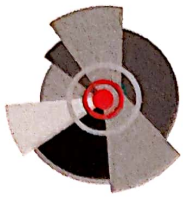
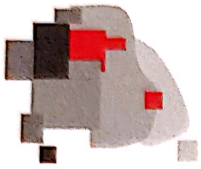
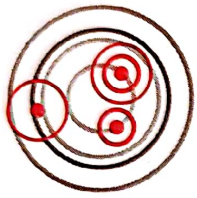
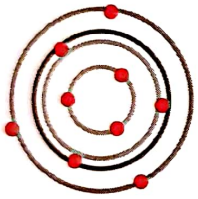
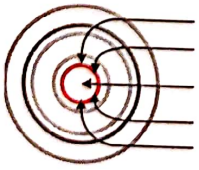


Scanned with OKEN Scanner

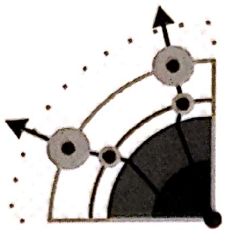
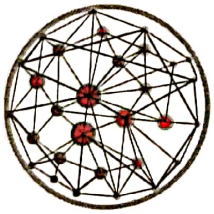
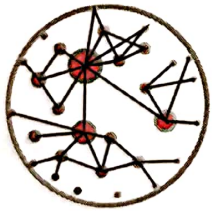
*principiile policentrismului și presupune existența mai multor centre. Aceste centre sunt interdependente și formează un sistem; principiul ierarhic nu domină în mod exclusiv interdependențele, necesitând o organizare ierarhică a centrelor de talii diferite și o ierarhie a periferiilor dependente; cea de-a doua, la o scară metropolitană—evidentă mai ales în documente de planificare—, unde policentralitatea este văzută ca o măsură de regrupare.*

| Data | Schema | Model teoretic/ Autor | Descriere/ Critică | Spațiul | Factori Determinanți |
|---|---|---|---|---|---|
| 1826 |  | Modelul localizării Johann Heinrich VON THÜNEN | Localizare optimă în funcție de locul producției și locul consumului (al comercializării). | Agricol | Comerț |
| 1909 |  | Teoria costului minim Alfred WEBER | Localizare optimă în funcție de locul producției și locul consumului (al comercializării). /Abordare unilateral -industrială a orașului. | Industrial | Eficiența economică |
| 1925 |  | Modelul creșterii urbane concentrice Earnest BURGESS | Localizare după intensitatea utilizării, densitate și accesibilitate. /Centru determinat politic, economic și cultural. | Intraurban Industrial | Localizarea pieței și accesibilitatea costurilor de transport |
| 1933 |  | Teoria locurilor centrale Walter CHRISTALLER | Orașele sunt centre aflate într-o ordine ierarhică determinată de localizarea activităților într-un teritoriu rural. /Model ideal, greu de apreciat în realitate. | Regional | Costul transportului, aria de deservire optimă, administrare centralizată a teritoriului |
| 1936 | | Modelul centurilor limitrofe Herbert LOUIS M.R.G. Conzen (1960) | Localizare limitată de centurile limitrofe (bariere pentru extindere). /Modelul se bazează pe o serie limitată de funcții, aproape monofuncțional. | Intraurban | Accesibilitate, localizarea producției |

Scanned with OKEN Scanner

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1939 |  | Modelul creşterii urbane sectoriale (tentaculară) Homer HOYT | Dezvoltare după legături funcţionale/ Modelul nu ia în considerare conexiunile dintre tentacule. | Intraurban | Coridoare de transport |
| 1945 |  | Modelul multinucleic Chauncy HARRIS şi Edward ULLMAN | Creştere în petice în jurul a mai multor centre de interes, simultan sau succesiv generatoare de creştere./ Model temporar, depinde de „noutatea" asocierilor. | Intraurban | Pieţe noi, tehnologie, accesibilitate |
| 1950 |  | Inima oraşului Oraşul liniar CIAM 8 | Localizare în funcţie de factori sociali: centrul, loc al schimbului social şi cultural. | Intraurban | Progres tehnologic: linia de producţie, tipizare, serializare |
| 1952 |  | Model general al localizării August LÖSCH | Suprafaţă omogenă pe care consumatorii sunt uniform distribuiţi, producţia şi consumul bunurilor industriale sunt localizate în oraşe-centru, iar producţia şi consumul bunurilor agricole sunt localizate şi distribuite uniform în teritoriul intraurban şi regional. | Regional şi intraurban | Costul transportului, aria de deservire optimă, administrare centralizată a teritoriului |
| 1964 | | Modelul oraşului monocentric William ALONSO | Distribuţie a funcţiilor după depărtarea faţă de centru şi valoarea de piaţă./ Modelul este dependent de sistemul de transport. | Urban | Accesibilitate, valoare imobiliară |
| 1977 |  | James BIRD | Niveluri de centralitate: internă, endogenă şi exogenă./ Modelul depinde mult de cadrul socio-cultural. | Urban | Ordinea socială |

Scanned with OKEN Scanner

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1993 |  | Orașul regional M. BREHENY și R. ROOKWOOD | Orașe și localități mai mici, relaționate într-un sistem ierarhic organizat circular, cu densitate în scădere către exterior și diferențiere funcțională între urban și rural./ Modelul nu acoperă zonele mixte rural-urban. | Regional | Forța pieței, planificare publică |
| 1997 | | Orașul în rețea Manuel CASTELLS | Zone urbane legate în rețea de comunicarea dintre actorii urbani./ Nu explică forma urbană și diferențierile acesteia. | Regional și global | Dezvoltarea rețelelor TIC, telecomunicații între actorii urbani |
| 1962 1991/ 2001, 1999 |  | Orașul global Marshall McLUHAN, William MITCHELL, Saskia SASSEN | Orașele ca actori ai economiei globale aflate într-o rețea uniformă și continuă la nivel global./ Modelul exclude aspectele locale și regionale. | Global | Globalizarea economiei, a telecomunicațiilor și a infrastructurii |
| 2005 |  | Modelul policentric ESPON | Policentrism – centre interdependente în sistem./ Dependență mare a centrelor de rang inferior. | Intra-regional | Creștere economică, schimbare tehnologică, economii de scară, schimbări în stilul de viață |

**F 2** Tabel sinoptic—evoluția cronologică a teoriilor și a modelelor importante pentru înțelegerea centralității.

Scanned with OKEN Scanner

# 2 Centru, centralitate, oraș

## 1
## Unele considerații cu privire la centrul orașului
### 1.1
### Centrul: considerații preliminare

Intersectarea a numeroase definiții ale termenului centru pune în evidență o construcție a sa pornind de la conținutul său, prin el însuși; astfel, centrul este: *focar, nod, obiect fundamental, esențial, punct de referință, de interes* etc. Centrul este un punct de la care se începe o idee, un raționament, o concepție a lumii, atribuindu-i-se astfel o calitate inițiatică. Activitățile care au loc în centru sunt dominante, prețioase, superioare; ca loc al puterii absolute cu capacitate de reunire, centrul impune o prefiltrare, o privilegiere în raport cu ceea ce oferă—accesibilitate, vizibilitate, prestigiu etc.

În plus, unei imagini relativ stabile și statice i se alătură unele *calități motrice*, transformându-l într-un spațiu dinamic, *al acțiunii: punct de convergență, de emanație, atracție, presiune, de gravitație, de oscilație, de împingere, de percuție*. Văzut prin prisma calității sale dinamice, centrul capătă înțelesul său autentic, cel de centru a ceva, al unui spațiu pe care îl antrenează în mișcare și pe care îl organizează; un spațiu orbital descris de procese de *atracție—emisie, de presiune—împingere, de mișcări centrifuge și centripete*[19]. Este locul din care pleacă mișcarea de la unul la multipli, de la interior către exterior, de la non-manifestare la manifestare, de la etern la temporal, procesele de emanație și de divergență se reunesc cu cele de retur și convergență în căutarea unei unități. Decelăm în această enumerație o a doua direcție majoră, recurentă în referirea la termenul de centru; distinctă de prima accepțiune, în care centrul este aproape un element izolat, suficient sieși și definit numai prin locul pe care îl ocupă și prin relațiile intrare—ieșire asociate. Cea de-a doua direcție sugerează un *spațiu organizat în raport cu centrul*, un corp mai amplu—suprafață, întindere, oraș, sistem, Pământ, Terra, circumferință, figură plană, disc, țintă etc.

Asocierile nu se opresc la ideea de nucleu motor, ci se extind prin recursul la *referințele anatomice: centru nervos, cortical, ganglionar, motor,*

19 „Punctul din care o acțiune sau un proces este direcționat sau către care este orientat" (Oxford 2000).

Scanned with OKEN Scanner

*respirator, senzitiv, senzorial, vizual etc. Centrului îi este atribuită capacitatea de coordonare, de administrare*, sugerând totodată *poziția sa ierarhic superioară într-un sistem* care se desfășoară în raport cu el. Centrul unui sistem nervos nu poate exista fără receptori și legături inerente sistemului care fac posibilă primirea și transmiterea de informații în sistem. Prezența centrului pune deci în evidență o *rețea subordonată* în care, vom preciza mai târziu, limita(rea)[20] joacă un rol important. În fine, centrul este o „noțiune abstractă, alimentată de simboluri și sens"[21].

## 1.2
## Centrul orașului: relația parte—întreg

Centrul orașului, înscriindu-se în particularitățile enumerate mai sus, ca spațiu caracterizat în principiu, în plus, ca fiind cel mai animat și cel mai frecventat loc, joacă rolul de loc central al orașului, nu neapărat pentru poziția sa geografică, ci și grație abundenței de echipamente și servicii calificate care ating aici o intensitate maximă. *Centrul orașului*, indisociabil de termenul de loc, este „partea fundamentală a organizării urbane"[22]. Păstrând înțelesul de centru a ceva, un centru este un loc identificat drept specific, caracterizat de un ansamblu de factori care îl disting de alte locuri cu care se află într-o relație de dominare, în funcție de diferite măsuri ale superiorității sale: suprafețele sunt mai scumpe și supuse unei cereri mai mari, este centrul puterii politice, este punctul de concentrare al oamenilor pentru că oferă bunuri și servicii de calitate etc.

Centrul este cel care, marcat de densități ridicate, maximizează interacțiunile și favorizează circulația informațiilor și, totodată, este obiectul major al congestiilor și blocajelor. El este, în același timp, un bun indicator al unor fenomene sociale, dar, în egală măsură, justifică și legitimează atitudini sociale și politici publice. De altfel, Saunier (1998), dincolo de latura magică atribuită centrului, de loc pozitiv, îi accentuează latura valorică, dar, mai ales, pe cea de *concept operațional*.

Concept complex, cu implicații profunde în structura urbană, centrul se supune unui înțeles multiplu; caracterul său multifațetat este, pe de-o parte, dat de înțelesul de *spațiu care este mijlocul a ceva*, iar pe de alta de loc în care lucrurile se întâmplă. Altfel spus, centrul este supus unei înțelegeri denotative în care, constituit ca mijloc a ceva, pune în valoare ceea ce îl înconjoară, presupunând o oarecare izotropie sau, în orice caz, o concentricitate a acestui înveliș. Dacă, abstractizând, deci geometric, putem afirma că lucrurile echidistante față de centru sunt similare și au forțe egale cu care acționează asupra punctului de ancorare care este centrul, în aplicarea la realitatea urbană această imagine simetrică este practic inexistentă. Chiar

20 „Punct interior situat la distanțe egale în raport cu toate punctele unei linii sau suprafețe exterioare; mijloc ~ al unui corp. 2) fiz. Punct în care acționează rezultanta unui sistem de forțe. ~ de gravitație. ~ de atracție" (DEX)

21 Trad. ns. din (Lévy, 1994): „une notion abstraite, nourrie de symboles et de sens".

22 Trad. ns. din (Choay *et al.*, 1988 , p. 150) : „la partie fondamentale de l'organisation urbaine".

Scanned with OKEN Scanner

în situațiile în care orașul, în ansamblu, este constituit perfect circular în jurul unui centru, situații rare de altfel, echidistanța de care am vorbit nu este deloc evidentă. Întrevedem necesitatea sublinierii unei anumite anomii care se separă de optica idealizantă a centrului. Ca exemplu, zona pericentrală a Bucureștiului relevă un caracter relativ eterogen și diferențiat, descris prin densități, intensități și moduri de ocupare diferite între părțile sale[23].

În cea de-a doua accepțiune, cea de loc unde se întâmplă ceva, apare diferențierea esențială în raport cu acest *înveliș*, redându-i centrului înțelesul de nucleu, de miez cu identitate, înțeles, semnificații și capacitate de structurare, dar și de ancorare a ceea ce este în jur. Nicolas Lebrun (2002), în acord parțial cu Bird (1977)[24], propune un mod de abordare pentru înțelegerea centrului, pornind de la clasificarea în centru extrovertit, ca imagine a centrului care este miezul unui spațiu oarecare, și centru introvertit, definit prin conținutul său. În acest moment, trebuie să facem o precizare: pentru centrul extrovertit, care nu reprezintă *a priori* locul unei puteri specifice, este esențial însă potențialul său de acces. Desigur, în realitate, localizarea și funcția îndeplinită dețin legături strânse și, totodată, conținutul nu are sens decât în raport cu vecinătatea față de care se distinge prin caracteristici evidente. Dacă centrul geometric se distinge prin situația sa privilegiată topografică și topologică, centrul funcțional se distinge prin cantitatea sau calitatea conținutului său. Această dublă înțelegere a detașării față de context contribuie la conturarea centrului drept „un ansamblu pertinent perceput ca un unic loc care se detașează de ceea ce îl înconjoară prin caracteristici vizibile" (Lebrun, 2002, p. 21)[25].

În consecință, atât prima, cât și a doua manieră de a privi centrul, ca centru a ceva și ca loc în care se întâmplă ceva, solicită următoarea întrebare: *Dacă, din punct de vedere geometric, centrul asigură definirea unei entități coerente, finite, determinate, cu care intră într-un raport complex, pentru care va rămâne elementul de referință, putem vorbi de o entitate urbană coerentă, finită, de un întreg căruia centrul îi conferă coerență?*

Admitem faptul că centrul este indisociabil de o anumită materie urbană în raport cu care se constituie, dar, în același timp, trebuie subliniat că respectiva materie este eterogenă și raportul de forțe pe care îl întreține cu centrul este inegal. Totodată, în condițiile unui corp urban, apreciabil ca o entitate, centrul reușește să asigure un *echilibru al raportului de forțe*, rezultatul fiind, în ansamblu, o stare de coerență pe care o vom aprofunda în capitolele 2 și 3. Acest spațiu urban circumscris se naște în raport cu o reglementare pe care centrul o impune, conferindu-i, în același timp, o limitare și, deci, posibilitatea de a fi înțeles ca un întreg (la un anumit nivel).

23 Ca exemplu, putem nota un dezechilibru și, deci, o solicitare diferită a centrului, la sud de Piața Unirii și, la vest, Calea Călărași sau chiar între prelungirea către Calea Călărași și Bulevardul Unirii, deci pe aceeași direcție.

24 Pentru Bird extrovertirea este exprimată sub forma unei centralități endogene.

25 Mențiunea lui Nicolas Le Brun nu este în totalitate validă, având situații clare în care centrul nu se distinge ca o unitate totală, ci ca o juxtapunere de țesuturi. Zona centrală a Bucureștiului poate fi înțeleasă sub această formă.



Scanned with OKEN Scanner

„Centrul guvernează relațiile din cadrul structurii urbane și se constituie pe nivelul superior al alcătuirii urbane respective" (Sandu, 1975), intuind aici, de fapt, afirmarea centralității sale în cadrul sistemului urban din care face parte.

Simultan, centrul impune o centralizare și o centrare, înțelegând o tendință de organizare ierarhică și, respectiv, concentrarea în centru, considerat un „sub-teritoriu de maximă accesibilitate" (Cristea *et al.*, 1976, p. 47).

De asemenea, revenind la ideea de centru introvertit, înțelegem și o anumită eterogenitate prezentă chiar în interiorul centrului, observabilă atât prin diferențierea între centru istoric și centru propriu-zis, cât și prin diferențieri de ordin calitativ, cantitativ sau funcțional. În acest sens, în interiorul centrului pot apărea diverse specializări, fiecăreia corespunzându-i un anumit areal, dar, așa cum arealele respective sunt într-o anumită contiguitate, centrul se conturează ca o entitate unitară la nivelul întregului oraș. În particular, centrul istoric al orașului—parte, uneori, componentă a centrului—căruia profesorul Sandu îi atribuie o multistratificare valorică—funcțională, afectivă, social-istorică și ambientală și care este înțeles, deci, ca o „prezență culturală și semnificativ-afectivă" (Sandu, 2007, p. 231), susținută de crearea unui înțeles multiplu, posibil ca urmare a unei sedimentări, în timp, face posibilă o ancorare profundă a sa în structura urbană.

Cu toate că această situație de eterogenitate internă a centrului este vizibilă în majoritatea orașelor, centrul, ca întreg, se constituie ca o parte fundamentală a structurii urbane, acest lucru fiind posibil datorită finalității sistemice a structurii respective: *rolul pe care orașul, în ansamblu, îl joacă la o scară mai mare, într-un suprasistem*; este necesar să punctăm în acest moment unul din principiile extrem de importante, asupra căruia vom reveni, care produce coeziunea internă a elementelor interne ale structurii urbane: suprafuncționalitatea. Este evident că în această afirmare suprasistemică, centrul istoric are un rol fundamental, instituind, într-un fel, unicitatea orașului. Întărim faptul că centrul orașului, centralizator și centrant, este o parte fundamentală a structurii urbane, deci a unui întreg, constituită, la rândul ei, ca un întreg compus din părți și puncte de interes aflate într-o anumită stare de coeziune[26]. În plus, centrul este rezultatul unui proces de organizare[27], dar în același timp trebuie subliniată latura sa de spațiu al raporturilor între alte spații ale orașului, posibilă însă prin „punerea în relație de extensivitate" (Bordreuil, 1987, p. 68).

26 Vom relua această idee în Capitolul 2.

27 Vom insista acestui aspect în Capitolul 2, subcapitolul 4.1, referitor la procesul de formare a centrului.

Scanned with OKEN Scanner

# 2
# De la centru la centralitate

## 2.1
## Distincția centru—centralitate

În raport cu ceea ce am luat în considerare cu privire la termenul de centru, fără ca respectivele considerațiuni să fie exclusive și complete, putem afirma că un prim înțeles al centralității capătă contur în intimă legătură cu centrul, înțeles ca o formă superioară de centralitate care, la rândul ei, califică acțiunea elementului central asupra spațiului său limitrof. Henri Lefebvre (1999/1996) consideră centralitatea drept *esența fenomenului urban*, drept o stare care transcende aspectul static, fizic și relevă un fenomen dinamic care crește și se modifică.

Integrarea, sub forma centrului, a conținutului și a conținătorului este însă un principiu fondator al existenței: valoarea cu care sunt întărite centrul și centralitatea aparține unei structuri primare a înțelegerii, a clasificării și acțiunii, a cărei origine se poate găsi în atributul de sacru; în timp ce un spațiu asumat ca omogen și neutru și, deci relativ, caracterizează experiența profană, eterogenitatea, unicitatea sunt caracteristice centrului, afirmă Eliade (2000/1957, p. 19), impunând astfel o orientare, o ordonare a lumii. Dacă un centru este cel mai des materializarea unui potențial este pentru că el corespunde unui loc de centralitate, un loc de centralitate poate corespunde unei realități subiacente imperceptibile la prima vedere, imperceptibilă la suprafață. Un loc de centralitate este un loc în care potențialul măsurat al centralității este mai puternic decât cel posedat de spațiile înconjurătoare fără a fi în același timp neapărat un centru, deci un spațiu pregnant prin conținutul real și material.

În timp ce centrul, deși dinamic, evocă o imagine statică, a stabilității în timp și este încărcat de o centralitate multiplă, este evident că în spațiul urban și, mai ales, în cel metropolitan se evidențiază o serie de locuri caracterizate de centralitate[28]. Am notat deja existența anumitor dezechilibre și incongruențe între părțile diferite ale orașului și raportarea lor la centru, or este evident că ele se datorează unei polarizări multiple; chiar dacă centrul orașului corespunde în general unui proces de centralitate, concentrând funcțiuni centrale cu arie mare de adresare geografică, dar și cu încărcătură identitară, ele polarizează diferit, evidențiind astfel un spațiu marcat de discrepanțe.

Concomitent, semnificația secundă este aceea că centralitatea poate fi și altceva, într-un alt loc, diferit de centrul geometric; în timp ce centrul are o localizare precisă, centralitatea nu este la fel de ușor de identificat. Așa cum observă și Lebrun (2002), un centru se denumește, dar o centralitate se evaluează și se măsoară. Centrul este rezultatul unui fenomen perceptiv, deci al unei aproprieri subiective, centralitatea este mai obiectivă,

28 Asupra genezei și condițiilor lor de apariție vom reveni în capitolele următoare.



Scanned with OKEN Scanner

neputându-se limita la simpla lectură vizuală[29]. Înțelegerea unei centralități a unui loc înseamnă nu numai intuirea unui conținut static, ci aprecierea unui potențial funcțional al spațiului respectiv. Așa cum o demonstrează Bordreuil (1987, p. 11), conținutul poate fi constituit chiar de centralitate, în timp ce centrul este un conținător, locul în care se instalează centralitatea, mai multă centralitate ca în alte locuri, diferențierea lor putându-se rezuma la o *distincție între loc și funcție*. În dezacord parțial cu Bordreuil, care spune că funcția trebuie să se manifeste numai în locul respectiv pentru a-l institui ca diferit față de ceea ce îl înconjoară, putem considera centralitatea atât la nivel absolut, atunci când funcția nu se mai regăsește în alt loc, dar și la nivel relativ, în raport cu un spațiu în care funcția respectivă este cel mai bine reprezentată.

Operarea acestei distincții centru-centralitate ridică o problemă majoră pentru că, odată reperat potențialul unui loc, ar trebui să vedem cum decelăm acele locuri în care centralitatea este manifestă fără a fi neapărat aparentă. Un loc diferit de centrul orașului, fără calități arhitecturale sau urbane vizibile, dar care deține totuși o funcție cu unicitate mare sau care este suficient de îndepărtată de alte funcții concurente, se poate aprecia în timp ca un loc cu centralitate importantă. Centralitatea, contrar centrului, nu este deci definită de un loc anume; ea este mai degrabă sinonimul *conținutului*[30]: „centralitatea este calitatea atribuită unui spațiu" (Monnet, 2000, p. 402) susținută și de sufixul -itate sau, așa cum o denumește Lebrun (2002), un potențial funcțional teoretic al unui spațiu. În timp ce într-un oraș putem avea mai multe centralități, o diferențiere este necesară în funcție de conținutul lor: cultural, economic, financiar, comercial, politic, tehnologic, de loisir etc. În funcție de specializare, fiecare capătă și o anumită stabilitate în timp și în spațiul pe care îl ocupă. În realitate, de multe ori, în cadrul aceleiași centralități urbane avem de-a face cu un amestec de funcțiuni. În acest caz, între aceste centralități, elementul departajator este nivelul de specializare funcțională sau, mai bine zis, nivelul de performanță funcțională.

> *Conținutul care nu capătă valoare decât văzut prin prisma vidului înconjurător [...] un centru funcțional se va detașa de alte locuri prin cantitatea și/sau calitatea conținutului său.*[31]

Intervine deci în discuție cel de-al doilea strat prin care am definit centrul: corpul urban la care se raportează. Distincția necesară aici este între *conținut și conținător* pentru că o centralitate, având în vedere că presupune într-un fel o sectorializare față de centru, poate să își asume numai un

29 Nu suntem de acord în totalitate cu această idee pentru că centralitatea perceptivă este supusă unei subiectivități crescute.

30 Subliniem faptul că totuși conținutul nu se poate separa de loc, cu excepția poate a unui conținut simbolic sau virtual.

31 Trad. ns. din (Lebrun, 2002 , p. 19): „Le contenu ne prenant forme qu'à l'examen du vide relatif avoisinant [...] un centre fonctionnel va se détacher par la quantité et ou la qualité de son contenu".

Scanned with OKEN Scanner

rol parțial în raport cu o masă urbană, or problema pe care o întrevedem este—cum anume intervine centralitatea respectivă în conturarea spațiului de ansamblu?

Analiza pur funcțională a centrului este însă reductivă, nefiind suficientă pentru a-i conferi calitatea de centru: „Centrul funcțional nu este centrul deoarece îi lipsește gratuitatea frumuseții, a agreabilului, a ambianței care face să apară legătura socială și sentimentul de apartenență"[32]. Intervine deci o separație între recipient, ca materialitate fizică a centrului și *reținut*, ca substanță care se difuzează, care capătă o anumită portanță și pe care o regăsim ca imagine și în calitatea de *infra-expresivitate* pe care Ostrowetsky (1975) o atribuie centrului, văzută sub forma unei separări, în care spațiul nu mai este responsabil de simbolizarea a ceea ce conține[33]. Totodată, preluăm ideea lui (Lefevbre, 1999/1996) pentru care centralitatea capătă sens numai prin prisma asamblării diferențelor prin unitate; un principiu, deci, de unificare.

În timp ce centralitatea este cea care operează acest principiu de extensivitate, care îi permite centrului exercitarea influenței asupra unui corp urban, posibilă prin transcenderea limitelor fizice în care este prins centrul, ne întrebăm dacă centralitatea poate avea un rol ordonator în cadrul unui sistem urban, așa cum este cazul unui centru. Centralitatea ne orientează către perspectiva extrovertită a centrului, către ancorarea sa într-un recipient al cărui ordonator devine. Din acest punct de vedere, caracteristica proprie a centralității, care este puterea de acțiune la distanță, presupune o anumită mobilitate, flexibilitate, chiar volatilitate.

Activăm în consecință o ipoteză secundară: centralitatea, față de centru, are o portanță care o face mai *flexibilă* în raport cu limitele; nefiind ancorată într-un loc anume, este mai ușor afectată de procese de transformare și se poate instala sau se poate propaga în diferite părți ale teritoriului. Centralitatea este totodată exprimabilă și ca efect al centrului, o consecință a prezenței sale, fiind responsabilă de a plasa centrul într-un context și devenind, astfel, operațională; înțelegem aici rolul centralității în punerea în raport de extensivitate a centrului față de structura urbană. Totodată, rezumând și ideea asamblării diferențelor prin unitate, centralitatea și centralizarea se pot înțelege ca forțe care unesc părțile centrului, grație unei puneri împreună în stare de centralitate, în raport cu un corp al cărui centru este.

32 Trad. ns. din (Bordreuil, 1987): „Le centre fonctionnel n'est pas le centre, il lui manque la gratuité du beau, de l'agréable, de l'ambiance qui fait naitre le lien social et le sentiment de l'appartenance".

33 Numeroase exemple de conversii funcționale demonstrează clar această tendință a culturii imaginii care privilegiază întotdeauna ceva ce este comunicabil la distanță.



Scanned with OKEN Scanner

## 2.2
## Scările centralității

În general, discuția despre centralitate este mult mai amplă, în special din punct de vedere al scării la care se manifestă. Astfel, se pot identifica cel puțin următoarele straturi pe care le vom folosi în continuare:

(a) centralitatea, așa cum apare ea ca stare, similară ca scară cu centrul orașului, este **centralitate intraurbană**; ea va fi folosită pentru comparații între centralități, dar și în comparație cu centrul orașului;

(b) atunci când, și ca urmare a unei creșteri ample la scară metropolitană, orașul centru începe să joace un rol în sine, vorbim despre **centralitate urbană**; folosirea termenului permite punerea în paralel a mai multor orașe pentru a face diverse comparații sau judecarea orașului într-un sistem urban superior chiar metropolei din care face parte;

(c) **centralitatea intrametropolitană**, din care face parte și centralitatea urbană, poate releva anumite centralități care nu aparțin unui oraș anume și deci nu sunt urbane, dar care intervin la nivel metropolitan ca similare centralității orașului, centru sau uneori chiar al centralității urbane;

(d) **centralitatea metropolitană** nu face obiectul acestei lucrări decât în comentarii tangențiale, se referă la considerarea nivelului metropolitan într-un sistem mai amplu, precum regiunile metropolitane sau în discuțiile despre regionalizare la nivel național sau internațional;

(e) în final, pentru că așa cum vom explica în Capitolul 2, există situații care necesită un grad mai mare de rafinament, vom folosi în această lucrare și termenul de **microcentralitate și macrocentralitate** pentru a defini mai mult o raportare a unor centralități la diverse niveluri intraurbane;

(f) Prin **centralitate**, folosită ca substantiv, uneori la plural—centralități, ne vom referi și la locuri caracterizate de centralitate, dar diferite de centru; prin referirea la policentralitate se face referire inclusiv și la centrul orașului.

Scanned with OKEN Scanner

# 3 Starea de policentralitate

Anterior Revoluției Industriale, este în general admis, deși cu excepții notabile, că centralitatea unui oraș se confunda cu nucleul istoric al orașului. Având la bază progresul tehnologic, mondializarea și procesele de restructurare economică amplă ale ultimelor cinci decade, orașele au cunoscut o dezvoltare fără precedent multiplicându-și suprafața urbanizată, extinzându-se sub impulsul forțelor centrifuge, dincolo de limitele orașului—centru. Rezultanta acestor procese complexe este un organism teritorial, acuzat deseori de lipsa de consistență și de identitate, care este un fapt policentral incontestabil. Teritoriul metropolitan este martorul unei stări de policentralitate fără precedent, rezultată ca urmare a acestui proces de creștere sau impusă ca voință de recentrare a organismului urban în ansamblul teritorial.

## 3.1
## Centru și policentralitate

Centrul este relativ, evolutiv și difuz. Suntem de acord cu Huriot (1996) cu privire la faptul că a vorbi despre centru este abuziv, termenul comportând înțelesuri distincte la scări diferite, fiecare scară având, de fapt, centrul său (cartier, oraș, județ, țară etc.), așa cum fiecare funcție urbană are centrul său, foarte bine surprinsă de asocierea termenului cu diferite aspecte funcționale[34], de cele mai multe ori coexistente în realitatea urbană prezentă, dar și în trecut.

În trecut, centrul orașului era un spațiu singular, care orienta spațiul urban. Astăzi, simpla pronunțare a cuvântului centru, cu referire la oraș, naște ambiguitate: atunci când nu este făcută nicio precizare suplimentară, se subînțelege că centrul este centru fără ca alte comentarii să fie necesare și mai înseamnă că este centrul unui obiect numit oraș. Înseamnă că admitem, de fapt, o suprapunere *(totală?)* între centru geometric, centru funcțional, centru de greutate etc. și putem vorbi de o stare de maximă monocentralitate sau unicentralitate. Totodată, dacă admitem existența mai multor centre ale unui aceluiași corp (discutăm deci despre o stare de policentralitate), coexistența lor poate fi admisă cu condiția ca fiecare dintre ele să fie un tip

34 Centru de loisir, centru comercial, centru administrativ etc.



Scanned with OKEN Scanner

de centru unic—deci diferit de oricare alt tip de centru al aceluiași corp. Dacă acest lucru nu se întâmplă—avem deci două centre de același tip—înseamnă fie că ele coincid, și atunci nu mai vorbim de mai multe centre, ci de unul singur, fie că sunt centrele unor corpuri care diferă—pot fi mai mici sau mai mari decât corpul inițial, dar care se pot suprapune parțial.

Centrul trebuie să se înscrie într-o pluralitate de centre sau de centralități (puneri în stare de centralitate), astfel încât elementul care devine determinant este natura și istoria sa, în timp ce centralitatea este generală, atemporală și aspațială. Vorbim deci de o depășire a monocentralității care nu trebuie însă să eludeze faptul că centralitatea se instalează în spații fizice. Trebuie subliniată, suplimentar, și tendința de a face o diferențiere rafinată între principiul de centralitate și natura și formele centrelor pentru că „unei fuziuni sigure i se substituie pas cu pas o disjuncție marcantă" (Gaschet, 2000, p. 9). Într-o referire sistemică, profesorul Sandu consideră că se evidențiază un centru, sau multiple centre, atunci când sistemul nu este total ierarhizat: policentrismul este un mijloc de rezolvare a problemelor, atenuează ierarhia și aduce mai aproape de locuitori activitățile, dar totuși există un centru principal. Însă, într-un context de policentralitate, ne putem întreba „ce semnificație are centrul?", ceea ce se constituie ca centru poate cădea, în mod evident, într-o ambiguitate.

Problema centrului orașului este deci inseparabilă de discuția mai amplă asupra poli- sau multi-centralității[35], la rândul ei puternic asociată unor fenomene urbane complexe precum cel de urbanizare accentuată, generalizarea mobilității, extinderea teritorială a noțiunii și a amprentei urbanului. În încercarea de a înțelege fenomenul urban prezent sunt propuși termeni din cei mai variați care dau seamă nu numai despre dificultatea definirii acestei stări de (dez)agregare, dar și de schimbarea radicală de abordare a orașului: *oraș-teritoriu, patchwork city (Gausa et al., 2003), oraș—fără—limită, exopolis, ecumenopolis, natur-artificial etc.*

> *Centrul primar atrage sau respinge acești centri externi, și centrii externi la rândul lor, pe cel primar [...] se va vedea că interacțiunea celor două tendințe reprezintă o sarcină fundamentală a vieții (Arnheim, 1995, p. 25).*

Ne putem întreba dacă, în această stare de policentralitate, centrul își păstrează calitățile de coordonare, de orientare, de loc privilegiat al procesării fluxurilor, al transformării energiilor, dacă este în continuare punct de convergență, de emanație, atracție etc.

Reluând, în viziunea teritorială discutată aici, pertinența noțiunii de „centru" este serios pusă în discuție. Deși afectat de tendințe divergente de evoluție, alternând momente de difuzie în care el pierde parțial sau definitiv supremația, cu momente în care prin politici agresive de marketing se încearcă o infuzie de centralitate, centrul continuă în multe cazuri să fie

35 Vom prefera policentralitate din cauza înțelesului secund al prefixului multi, prin care se face referire la mai multe aspecte ale unui aceluiași obiect.



Scanned with OKEN Scanner

locul cel mai atractiv din oraș. Chiar dacă centrul clasic deține în continuare, într-o formă sau alta, supremația, el este concurat de noi centralități sau de puneri în stare de centralitate, dezvoltate în zonele periferice care devin puternic polarizante. Cazuri ilustre în acest sens sunt Paris Val d'Europe, Marsilia Plan de Campagne, Duisburg Landschaft Park etc., și la scară mai mică sunt obiective de tipul mall-urilor.

Permanenta formare de noi centralități care contribuie, de fapt, la construirea, în timp, a unui oraș manifest al unei stări de policentralitate, are cel puțin două consecințe semnificative asupra orașului inițial; în primul rând, *o descentrare a zonei de influență a centrului său*—înțelegem a centralității centrului—și, în consecință, o posibilă reducere a atracției gravitaționale asupra elementelor anterior conectate la centru, urmată de aruncarea lor într-o stare de imponderabilitate; în al doilea rând, ca efect al polarizării multiple a acestor elemente, se produce o aparentă fragmentare importantă a noului teritoriu definit între aceste centralități și vechiul centru.

Un alt fenomen concomitent cu cel descris mai sus este și *expansiunea urbană* provocată în parte de noi forme de polarizare socio-economică (zone rezidențiale suburbane sau periferice în *tache d'huile*, noi zone cu locuri de muncă, noi facilități de loisir etc.), dar și de dezvoltări extensive ale infrastructurii. Ca răspuns la această creștere, simpla amplificare a centrului nu este suficientă, motiv pentru care, în prelungirea sa, sau în periferie, apar centre secundare specializate.

*Rezultă, în consecință, o stare de policentralitate care operează acțiunea mai multor centre sau centralități asupra unui teritoriu—loc de intersecție a mai multor planuri în care centrul trebuie citit într-o mulțime de centre, iar recipientul său—corpul urban—devine discutabil. Putem înțelege atunci centrul orașului sub forma centralității sale ca un element de coordonare a noilor centralități sau ca un concurent al unei părți a lor? Poziționarea într-un context, într-o structură, posibilă ca urmare a policentralității, se supune invariabil unui nou tip de relație, nu atât între centre, cât între ceea ce pune fiecare în evidență prin propria centralitate.*

## 3.2
## Periferia și marginile policentralității

### 3.2.1
### Centru—periferie[36]: de la opoziție la hibridizare

În continuare, apelând la un raport dialectic care este fondator—raportul centru-periferie—, încercăm să susținem faptul că *observarea periferiei ne poate ajuta să înțelegem care este corpul urban la care se referă centrul*

36 Desigur că reducția exclusivă la un model antitetic centru-periferie, aproape ermetic, este idealizantă pentru că impune o simplificare prin excluderea altor centre, juxtapuneri sau transgresiuni; este importantă însă ca demers pentru a înțelege comportamentul celor două, ca raport reciproc, fără alte interferențe, dar și pentru a le pune în valoare dialectica ordonatoare care impune o anumită coerență gândirii spațiale a urbanului.



Scanned with OKEN Scanner

*sau structura policentrică, din raportul ei cu centrul evidențiindu-se o anumită coerență.*

În gândirea geopolitică, geografică, filosofică etc., spațiul periferic[37] apare invariabil într-un raport de secundaritate, de dependență, căruia îi sunt asociate cel mai frecvent termeni cu conotație negativă precum: margine, spațiu difuz, interfață, limită, tranziție, loc mai puțin evoluat, teritoriu adiacent, spontan, anarhic, semi-formalizat, de o calitate și importanță reduse. De altfel, și procesele în raport cu care periferia se naște, evoluează și crește se supun unor semnificații defavorabile; periferia apare ca produs al creșterii orașului asumate ca o dezintegrare, prin difuzia urbanului, prin înglobare și nu prin procese endogene, proprii ei, fiind de multe ori, la rândul său, relativă în raport cu scara la care se referă centrul. În opinia lui Reynaud (1995) cuplul centru-periferie evocă o asimetrie bazată pe inegalitate, de multe ori cu conotație amplă ideologică. În timp ce centrul adună tot ceea ce este atractiv, elevat, nou, dezvoltat, prestigios, periferia se distinge, nu neapărat prin opoziție, ci prin diferență, ca spațiu al delăsării, al marginalizării, al subdezvoltării, caracterizată de *lipsa de autonomie*, deșertificată.

Însă o dimensiune mai puțin explorată a periferiei este cea de perimetru, contur, înconjur care trasează centrul într-un mod abstract. Este un unghi de vedere care îi conferă o conotație pozitivă, de protecție, de înglobare a unui spațiu central considerat mai valoros, mai fragil. După o investigație etimologică apreciabilă, Angelica Stan (2009) îi atribuie periferiei două caracteristici esențiale: *legătura directă cu/și indisolubilă de termenul de limită* atestând, în același timp, ideea de circularitate (în jurul, împrejurul); autoarea îi atribuie și ideea de mișcare, de dinamică, de „înaintare", constituind astfel un fel de rezervă pentru dilatarea urbanului, printr-o capacitate proprie de adaptare, prin absorbție, densificare și întindere.

În concluzie, la nivel urban, atunci când dețin un raport simplu, centrul și periferia se sustrag unei dialectici clare, în orice caz unei opoziții, contribuind mai degrabă la conturarea orașului, a corpului acestuia; primul, centrul, prin structurare, ordonare, polarizare și emisie, iar periferia prin conturare, protejare, menținere etc. Chiar dacă, în prezent, dinamica în care sunt antrenate produce un urban difuz, neinteligibil la o simplă privire, aceasta se datorează mai degrabă depășirii simplului lor raport, unei creșteri prea ample însoțite de infuzarea cu centralitate a periferiei. Bazându-ne pe această conjectură, anticipăm că, în timp ce periferia este o limită în mișcare[38], ea poate deveni un *revelator al mutației urbanului* și, totodată, al unei schimbări a centrului.

37 Periferie: marginea orașului unde densitatea de uzuri urbane descrește. Termenul este utilizat pentru a se referi, în primul rând, la acele spații urbane semi-formalizate care se localizează odată ce s-a finalizat nucleul continuu și care fac parte dintr-un mare oraș, o aglomerație urbană sau arie metropolitană legal constituită. Până la universalizarea automobilului, periferiile urbane puteau fi dense, deși mereu incomplete sau cu lipsuri de dotare în diverse sensuri; creșterea considerabilă a mobilității cotidiene, interesul crescând pentru a dispune de case unifamiliale, dar și difuzarea ideologiei regăsirii naturii sunt factorii care explică fenomenul prin care se dezvoltă majoritatea periferiilor.

38 Idee pe care o regăsim la Angelica Stan (2009).



Scanned with OKEN Scanner

În timp ce conflictualitatea și complementaritatea centrului cu alte locuri din oraș sunt materializate tot prin relații vizibil asimetrice, ele nu fac decât ca, printr-un joc al echilibrării permanente, centrul și periferia să se resitueze. Fiind un loc cu accesibilitate crescută, de focalizare, convergență, dar care, în același timp, difuzează fluxurile de bunuri, oameni, informație, centrul menține supremația și, în consecință, motivul atractivității lui. În timp ce relația de dependență a periferiei față de centru este evidentă, deși alterată cu ușurință de factorii de delocalizare, ea marchează una dintre direcțiile lor posibile de complementaritate, direcția opusă—dependența centrului de periferie—este materializată mai degrabă *indirect*[39] printr-un potențial pentru creștere, dezvoltare, eventuală completare a unor nevoi suplimentare ale orașului sau ale centrului. Nu este, în niciun caz, vorba despre o complementaritate total biunivocă.

Prin oscilația dintre urban și suburban, atent explicată în GUST (2002, p. 26), dintre forțe centrifuge și centripete, distincția dintre centru și periferie este subminată progresiv. Afectat de procesele de expansiune accelerată a urbanului, dincolo de limitele tradiționale, teritoriul din ce în ce mai amplu, care se urbanizează în jurul orașului compact, împiedică menținerea unei relații puternice de dependență între periferie și centru. Inițial recunoscută prin lipsa activităților de centralitate în periferie, cu precădere a activității terțiare și a locurilor tradiționale de socializare, relația de dependență suferă un proces de transformare; pe măsură ce lipsa anumitor activități este acuzată, iar centrul nu se poate adapta la timp pentru a putea răspunde acestei cereri, apare o condiționare pentru existența altor arii de centralitate, determinate și de factori externi care își găsesc un optim de localizare în periferie. Urmând firul logic al teoriei locurilor centrale, opusul de centralitate se evidențiază prin manifestarea unui deficit în afara centrului; ceea ce nu este central are un deficit (Christaller, 1966/1933, p. 22). Trei decenii mai târziu, Gottmann (1980, p. 20) subliniază relația naturală de complementaritate între centru și periferie. Putem sintetiza și afirma că lipsa de centralitate în periferie este complementară prezenței ei în centru și viceversa.

Suplimentar, subscriem la ipoteza că dacă centrul nu este întotdeauna în centrul geometric, periferia nu este nici ea echidistantă față de acesta și, câteodată, apare foarte aproape de centru. Așa cum relația de dominanță se subscrie și ea, similar centrului, unei scări multiple, ajungând, în acest fel, să se discute despre dominanță chiar între părțile unui centru; în mod similar, decalajele de dezvoltare se pot, și ele, manifesta, chiar în centru. Nu suntem însă de acord că periferia poate exista în centru decât dacă locul respectiv încetează să mai fie centru și dacă ea este periferia altui corp.

Atribuindu-i periferiei înțelesul mai larg, cel de margine, putem observa că ea depășește criteriul simplist al depărtării de centru, fiind, așa

39 Creșterea periferică nu se poate pune neapărat, în orice caz nu exclusiv, pe modificările de intensitate a centralității centrului orașului. Ea este în mare măsură determinată de factori de localizare care țin de potențialul locului respectiv.



Scanned with OKEN Scanner

cum spune Solomon Marcus (2000, p. 293) *o frontieră între două medii distincte* doar că, spre diferență de margine, ea deține o anumită profunzime și poate fi chiar un recipient. Această condiție de provizoriu, de neterminat, în așteptarea unui impuls de mișcare, o menține în starea de potențială centralitate, subliniind rolul fecund al asocierii cu ideea de margine.

Deținând, în sensul precizat mai sus, o condiție tipică centrului—o stare conflictuală generată de alăturarea mai multor identități concurente și de ciocnirea mai multor mentalități și înțelesuri—urmată, în mod firesc, de creșterea intereselor pentru locul respectiv, periferia intră într-un joc al „paradoxului marginalității"; marginea evoluează către a deveni un centru, marginalitatea devine o centralitate, devine locul unde se întâmplă lucrurile cele mai semnificative, zonă de „catastrofă" simptomatică pentru trecerea de la o calitate la alta (Stan, 2009, p. 25).

Așadar, asistăm la un discurs dihotomic care se sprijină pe două tipuri de opoziție centru—periferie:

(1) periferia ca un element care se opune parțial centrului;

(2) periferia drept concurent al centrului, ca un pandant.

De-a lungul timpului, aceste tendințe se iradiază reciproc și duc la o hibridizare multiplă: urban-comercial, centru-periferie, în final, a modurilor de viață, în ceea ce Ascher numește un „supermarket al stilurilor de viață" în care oamenii nu mai au o existență liniară, în raport strâns cu un loc, ci stilul de viață devine o problemă de opțiune care se poate manifesta în centru și/sau în periferie.

Admitem faptul că dialectica centru-periferie depășește simpla relație de dominant-dominat, evoluând către o situație de hibridizare în care multiplicarea centrului și existența unei periferii ca spațiu amorf, împrăștiat, dar caracterizat de un potențial foarte crescut, conduc la o complexitate ridicată. Oare, în condițiile unei afirmări de centralitate în periferie, mai putem vorbi de periferie? *Nu tocmai acest lucru îi sustrage caracterul periferic și revelează caracterul dinamic atât al periferiei cât, mai ales, pe cel al orașului?*

Avansarea urbanului, mutarea și mutația periferiei susțin nevoia de a depăși discuția simplistă despre centru și trecerea în planul *centralității,* iar pe de altă parte, solicită mutarea cuplului centru-periferie la un alt nivel conceptual: complementaritatea și opoziția lor pot fi considerate valide, iar cuplul lor își poate menține rolul ordonator al structurii urbane dacă asumăm acest cuplu ca fiind format dintr-un centru înzestrat cu mai multă centralitate și o oarecare „periferialitate", iar periferia ca fiind extinsă, dar având doze de centralitate, mai reduse ca în centru.

*Cazul prezent al Bucureștiului ilustrează bine cuplul complex centru-periferie, în care doze de centralitate, în forma unor zone comerciale sau a unor zone de servicii, sunt mai degrabă împrăștiate în zona limitrofă, formând, astfel, o periferie cu un anumit grad de centralitate, în timp ce centrul reflectă și el unele aspecte de periferalitate, spre exemplu, în zona Sfântu Gheorghe locuită de o populație pauperă și lipsită de anumite funcțiuni centrale.*

De asemenea, ne propunem explorarea termenului de margine, în scopul lămuririi unor aspecte edificatoare pentru relația centru—periferie și, mai târziu, centru—policentralitate.



Scanned with OKEN Scanner

### 3.2.2
### Distincția periferie—margine

*În dezbaterea centru-periferie apare destul de interesantă noțiunea de frontieră care, deși e o zonă periferică, capătă încărcătură de centralitate (Gottmann, 1980, p. 16).*

Pentru că periferia se constituie ca un caz particular de margine, o strategie în abordarea cuplului centru—periferie este recursul la calitatea de margine a periferiei, opțiune motivată de asocierea terminologică mai clară, precum și de unele calități pe care marginea le deține și pe care le vom explica în continuare.

Dacă periferia nu este decât marginea entității urbane prezente, ea nefiind vizibilă ca periferie a centrului decât în cazul localităților foarte mici, deși poate nici acolo, atunci condiția ei de margine este perfect validă. Pornind însă de la această constatare aproape că nu mai are sens să vorbim de centru și periferie pentru că în terenul construit între ele se desfășoară o cu totul altă luptă de forțe care, în realitate, exclude periferia. Ea nu mai există decât ca margine în raport cu urbanul. Desigur, această poziționare îi permite să devină și locul cel mai interesant pentru forțe exterioare care își dispută teritoriul unui oraș, lucru intuit și de Mihali (2006), în fragilitatea ei; condiția ei de limită, de trecere o face să fie mai deschisă la schimbare, motiv pentru care, uneori, devine situația cea mai bună pentru amplasarea unei centralități.

Nu urmărim o teorie generală a limitelor, marginilor etc., ci explicarea rațiunii lor ca raportare la centru; se impune însă o precizare cu privire la limită, așa cum explică profesorul Alexandru Sandu în notele cursului de structură urbană:

*Limita este ceva ce centrul impune ca reglementare generată de caracteristicile sale, rezultând astfel aria/zona de influență a unui centru (Sandu, 1975).*

Îi putem deci atribui limitei un caracter de impunere, dar și constitutiv, de element care pune în evidență ceea ce nu este neapărat vizibil. Însă, în timp ce un centru poate avea o limită, nu este obligatoriu ca ea să fie limita centrului respectiv, ci poate fi generată de alt element sau impusă de diverse constrângeri. Ceea ce se opune terminologic centrului este marginea.

Întreaga cultură occidentală construiește lumea pe opoziția termenilor, revenind astfel la adevăratul rol ordonator, dar determinant al marginii: fără ea nu ar exista nici centrul. Opunându-se prin propria-i prezență unui spațiu infinit de difuzie și, deci, definind astfel un spațiu (relativ) finit, dar permeabil, marginea anunță și susține existența unui centru, insistând pe nucleu și pe forța centripetă. Ca și în cazul centrului, opusul său, marginea se supune, diacronic sau anacronic, unei semantici ample; marginea este, așa cum o sugerează spațiul politic, militar, social etc. un concept care



Scanned with OKEN Scanner

se identifică în raport cu un centru față de care ea capătă sens. Din situarea la centru, privilegiată, și cea la margine, lipsită de majoritatea privilegiilor, din convergerea celor mai importante forțe către centru urmată de procesarea, filtrarea și dispersia lor pentru hrănirea spațiului circumscris și, ulterior, pentru a împinge resturile către margine, ia naștere o situație antagonică centru—margine.

Dacă din punct de vedere geometric, noțiunea de limită, cu conotațiile pozitive[40] pe care le are atunci când este constitutivă, capătă de-a lungul istoriei o serie de înțelesuri distincte, uneori contradictorii, marginea rămâne un spațiu al diminuării până aproape de epuizare a puterii centrului generator. A fi marginal înseamnă din această perspectivă a fi în locul cel mai îndepărtat de influența a ceva care polarizează, a avea importanță și intensitate redusă și, deci, a fi într-o condiție de inferioritate. Condiția de marginalitate sugerează că propagarea, dinspre interior către exterior, a unor proprietăți caracteristice centrului precum prestigiul, puterea, o anumită unicitate a funcțiilor sale, se poate încheia într-un loc care încetează să fie caracterizat de aceste proprietăți—fie de toate, fie doar de o parte dintre ele. Urmând un gradient descrescător al centralității dinspre nucleu către ea, marginea este ultimul loc în care regăsim de fapt aceste proprietăți sau, altfel spus, locul dincolo de care ele nu mai sunt.

Faptul că de partea cealaltă a marginii se găsește altceva, o altă materie, îi conferă marginii și un potențial, o șansă de a însemna ceva pentru spațiul exterior ei. În acest sens, putem înțelege și rolul suplimentar pe care i-l atribuie Mihali (2006) marginii, de „efect al unei conceptualizări prime menite să pună ordine în entropia gândirii și a lumii"; un rol, deci, ordonator. Urmărind acest raționament, înțelegem că efectul ordonator este declanșat tocmai de riscul pierderii controlului pe care centrul îl exercită, de riscul ca marginea să se elibereze, la orice discontinuitate sau slăbire în manifestarea forței influente dinspre centru. Consecința esențială este solicitarea unei acțiuni de control, de reordonare din partea centrului pentru a evita ca slăbirea marginilor să lase centrul vulnerabil în fața acțiunilor dinspre exterior. Intuim în această imagine importanța creșterii urbane pentru nevoia de ordonare spațială.

> *Marginea este locul unde influența centrului este cea mai mică și cea mai mare [...] pentru că nu există miză mai importantă pentru un centru (de putere politică, militară ori conceptuală) decât păstrarea sub control a marginilor (Mihali, 2006, p. 12).*

Comportarea marginii este însă dual. Poate fi marginea unei arii de influență a unui centru și, în același timp, de partea cealaltă să fie sub presiunea unei alte influențe, egală sau nu cu prima, devenind în funcție de acest raport mai puternică sau mai slabă. În al doilea caz, poate fi marginea unui singur centru, caz în care, cel puțin în aparență, este mai vizibilă, mai fermă. În primul caz, marginea nu poate decât să varieze odată cu

40 Limita conturează, delimitează, dă formă.



Scanned with OKEN Scanner

amplificarea puterii centrului și, deci, a influenței sale. În celelalte situații, fie ea pune în evidență o stare acută de instabilitate, sensibilă la fluctuațiile centrelor influente, fie va deveni *un loc de oportunitate*[41].

Explicația lui Mihali, conform căreia marginea este „locul prin care se scurge și se deturnează acțiunea puterii", ne ajută să extindem sensul marginii dincolo de locul îndepărtat de centru, atribuindu-i suplimentar față de condiția de inferioritate, de acțiune diminuată, două atribute noi: *permeabilitatea și oportunitatea pentru inovare*. Permeabilitatea marginii este dată de posibilitatea de scurgere a acțiunii puterii care nu este posibilă decât dacă limita este într-un fel coruptă, flexibilă, poroasă, această porozitate rezultând tocmai din coabitarea îndelungată a celor două părți separate, precum și de suprapunerea și de confundarea celor două părți între care se află marginea, permițând împrumuturi de o parte și de alta, chiar coalizări temporare. Marginea este o zonă de cumpănire a unor forțe exterioare diminuate[42]. Prezența marginii marchează un loc disputat, concurențial și de aceea este și generator, inovator a ceva care este diferit de materia părților influente, fie prin hibridizare, fie prin crearea a ceva cu totul nou. Suplimentar, marginea oferă posibilitatea de deturnare care presupune o capacitate transformatoare, de a da un alt sens unei acțiuni.

În concluzie, deși periferia pare sinonimă cu marginea, distincția între centru/margine evocă și unele aspecte pe care distincția centru/periferie le ascunde.

> *Marginea este frontiera care separă două medii distincte [...] trecerea de la o calitate la alta [...] în acest sens marginalitatea devine o centralitate (Marcus, 2000, p. 296).*

Se distinge un rol important al periferiei în limitarea spațiului urban, rol pe care Julien Gracq, preluat de Olivier Mongin (2005) îl consideră fundamental pentru oraș și pentru definirea unei *singularități* a spațiului urban: spațiul circumscris, limitat, permite o libertate totală a mișcării, într-un fel definitorie. Se evidențiază totodată și importanța marginii ca spațiu al oportunității, dar și al intuirii prezenței la distanță a centrului și a forței sale.

*În subsidiar, ne putem întreba: care este declanșatorul acestui potențial de centralitate al marginii?*

Am afirmat mai sus că periferia, chiar în situațiile unei creșteri de anvergură a orașului, continuă să se contureze ca un perimetru protector care conferă orașului o limită, un contur. Desigur, este o limită amplă caracterizată de o anumită profunzime, dar și de un grad de porozitate care, în opoziție cu limita istorică, instituită, spre exemplu, de zidurile de

41 O parte din noile centralități ale Barcelonei sunt programate în locuri de fractură a orașului, în zone marginale. Traseul Zidului Berlinului este, în prezent, locul din oraș care grupează un interes major al centralității.

42 Un exemplu clar în acest sens sunt influențele lingvistice din zonele transfrontaliere în care limba dominantă într-o țară suferă influențe importante din țara vecină. Intuim în aparenta porozitate a marginii o departajare de limită care la rândul ei este impusă.



Scanned with OKEN Scanner

apărare, este mult mai permeabilă și mai difuză. Ne interesează în ce fel consistența ei, ca spațiu cu profunzime proprie, poate da un sens teritoriului metropolitan.

Angelica Stan (2009) constată că se degajă o primă impresie a periferiei: un mediu imperfect urbanizat, situat între condiția de dens construit și spațiu periurban, marcat de incertitudine formal-funcțională. Criteriul distanțării față de centru nu este definitoriu în mod categoric pentru atribuirea calității de periferie, ea fiind mai degrabă o stare a urbanului intim legată de dinamica limitei urbanului, legitimând-o astfel inclusiv ca un „*mediu de tip interfață* [...] putând chiar exista uneori în proximitatea centrului" (Stan, 2009, p. 56). Îi putem însă atribui, în parte, în măsura în care poate recupera unele potențialități, legate în principiu de zonele de marginalitate, omniprezente în periferie, și o capacitate de polarizare. Este un punct de plecare în redarea unui înțeles periferiei, înțeleasă ca o masă amorfă, fără identitate, în care liminalitatea, marginalitatea structurală sunt condiții în care emerg mituri, simboluri, ritualuri etc.

În opoziție cu sistemele de organizare bazate pe dualitatea centru—periferie, centru—margine, aglomerațiile urbane actuale tind să se organizeze în jurul unor noi polarități (*edge cities, edgeless cities*, centre de cartier periferic, centre comerciale, centre multiplex etc.) conturând noi figuri de centralitate, dar și înțelesuri mai complexe, hibride și multiple ale periferiei.

> *Centralitățile, secundare sau periferice, cu urbanitate parțială se grefează pe țesătura dispersată a orașului etalat* [43].

Considerând valabilă starea de policentralitate a orașului, putem intui totodată și multiplicarea marginilor și transformarea periferiei, rezultând de aici o creștere a eterogenității interne a corpului urban, dar și o pierdere de claritate a limitelor sale.

În timp ce periferia unui centru urban consolidat, deși este ceva muabil în timp, este totuși identificabilă, în cazul unui centru nou înființat, marginea sa se formează într-o zonă în care *se lovește inevitabil de ceea ce poate fi deja materia vechiului centru*. De exemplu, în cazul Bucureștiului, noile centralități, în general comerciale, au apărut acolo unde structura urbană a orașului a lăsat în urmă o serie de zone marginale; datorită creșterii extensive a orașului, noi centre comerciale sau mall-uri precum AFI Palace Cotroceni, Auchan Titan sau Romania Plaza apar în zone aflate la intersecția mai multor cartiere dense de locuințe, unde oportunitățile create printr-o anumită distanțare față de centrul orașului și prin valorificarea unor situri aflate în declin au generat o situație de oportunitate. O altă situație este evidențiată de Băneasa Shopping City, apărută la marginea nordică a Bucureștiului, dar care, deși raportat la mărimea și puterea sa de polarizare, ar putea exercita o influență amplă, își construiește marginea în imediata

43 Trad. ns. din (Lensel *et al.*, 2010): „Les centralités nouvelles, secondaires ou périphériques, à urbanité partielle, se sont greffées dans les maillages distendus de la ville étalée".



Scanned with OKEN Scanner

vecinătate, ca o margine sugrumantă sub forma unei parcări ample, dublate de infrastructura de mare capacitate. Deși este conectată, din punct de vedere fizic, la oraș, ea nu emană în jurul ei, ea nu construiește oraș. Putem spune atunci că nu este o centralitate? Posedă o centralitate slabă? Un alt exemplu este Promenada Mall care, nu în mod întâmplător, apare la jumătatea distanței între centru și Băneasa, acolo unde există o accesibilitate mare, dar și o apreciere recentă a intensității de utilizare a zonei. Cum își va croi propria margine rămâne de văzut. Deși aceste întrebări rămân fără răspuns momentan, ele au un rol important de orientare a cercetării. Aceste întrebări sunt valide, văzute și prin prisma tendințelor recente din Londra, unde în cazul unor mall-uri se fac investiții majore pentru integrarea lor în oraș, ca urmare a acestei ruperi de context.

*Condiția contemporană a urbanului face „tipul ideal" al orașului să pară arhaic: unei culturi a limitelor îi succede, nu fără violență, absența de limite, puterea nelimitatului. Cu cât urbanul este mai «generalizat», cu cât orașele sunt mai puțin spații autonome, locuri de integrare și de eliberare. [...] un spațiu nelimitat care face dificile, chiar imposibile, schimburi și traiectorii, un spațiu care favorizează practici limitate și segmentate. Astfel încât acest spațiu nu mai privilegiază o dialectică a lui înăuntru și în afară, ci o etalare care dă naștere unor fragmentări, dar și unei prevalențe a schimburilor între periferii în detrimentul legăturilor cu centrul* [44].

*Revenim la o precizare făcută la început: avansarea periferiei ne poate oferi imaginea pierderii centrului. Putem anticipa o trecere a periferiei din planul opoziției față de centru, complet—antitetic, la cel al conturării orașului și, mai recent, ca urmare a exploziei urbane, prin contopirea mai multor periferii, asistăm la o macro-periferie, înglobantă de data aceasta cu un țesut eterogen, fragmentat, căruia îi conturează, discret, marginea. În interiorul acestui contur macro—scalar, în care periferia își mărește nu numai amploarea teritorială, dar și circumferința, devenind mai poroasă, ea contribuie la definirea unui teritoriu în care marginile sunt multiple; în timp ce marginile pun în evidență slăbirea polarizării unor centre, periferia pune în evidență afirmarea unei reconfigurări a centralității la nivel metropolitan.*

44 Trad. ns. din (Mongin, 2005, p. 129 – 130): „La condition urbaine contemporaine, de l'urbain rend apparemment archaïque l'idéaltype de la ville: a une culture des limites succède non sans violence l'absence de limites, la puissance de l'illimité. Plus l'urbain est "«généralise» et moins les villes sont des espaces autonomes, des lieux d'intégration et d'affranchissement [...] un espace illimité qui rend difficiles, voire impossibles, des échanges et des trajectoires, un espace qui favorise des pratiques limitées et segmentées. Des lors, cet espace ne privilégie plus une dialectique du dedans et du dehors, et il favorise un étalement qui donne lieu à des fragmentations, mais aussi à une prévalence des échanges entre périphéries au détriment des liens avec le centre".



Scanned with OKEN Scanner

## 3.3
## Un alt spațiu de referință

Reîntorcându-ne la nevoia de coerență, problema care se pune este, de fapt, nivelul teritorial la care discutăm coerența; odată depășite granițele orașului, ne întrebăm cum se poate defini și care este teritoriul căruia i se adresează și în care se înscrie policentralitatea. Dificultatea definirii sale este amplificată și de rolul crescând al telecomunicațiilor și al mobilității bunurilor, oamenilor și informației; orașul este supus din ce în ce mai mult unei logici a fluxurilor în care el devine un punct de oprire în manifestarea acestora în funcție de competitivitate; o estompare acută a diferențierii între oraș și periferie care produce o logică uneori aberantă a dinamicii urbane; o considerare a orașului și naturii ca ansamblu. Aceste tendințe au efecte atât asupra centralității urbane, cât și asupra iradierii ei, și, astfel, devin determinante pentru amploarea la care decidem să vedem teritoriul.

Înțelesul termenului *teritoriu*, prin raportare la termenul original territorium (lat.), desemnează „o întindere de pământ locuită de un grup uman" cu trei caracteristici esențiale: este apropriabil, posedă limite și poartă un nume (toponim sau antroponim). Așadar, este „un spațiu gândit, dominat, conceput. Este un produs cultural care, asemănător peisajului, este o categorie a percepției pe care omul o alege în interiorul unor ansambluri încă diferențiate"[45]. Definiția, astfel asamblată, arată existența unui interes asupra teritoriului, a unei priviri orientate către acesta, dar în același timp și o nevoie de (de)limitare a sa. De altfel, Thierry Paquot adaugă la dimensiunile geografică și psiho-climatică, identificate de Larousse, și caracteristica de rezultantă a acțiunii oamenilor. Așadar, teritoriul este și un fapt cultural-geografic, total înscris într-o geografie specifică:

> *O miză a puterilor concurente și divergente care își găsește legitimitatea odată cu reprezentările pe care le generează, atât simbolice cât și patrimoniale și imaginare, ele însele hrănite de limba dominantă vorbită de populația acestui teritoriu*[46].

La această construcție este necesară și asocierea ideii de continuitate, de sedimentare, care poate produce un teritoriu cu încărcătură culturală sau, mai bine spus, de adaptare care îi asigură și funcționalitatea:

> *Teritoriul nu este un ambalaj pierdut, nici un bun de consum care se înlocuiește. Fiecare este unic, de unde necesitatea de «reciclare»,*

45 Trad. ns. din *Grand dictionnaire universel du XIXe siècle*, Larousse, (1875) citat în (Paquot, 2009, p. 9): „Un territoire est donc un espace pensé, dominé, désigné. Il est un produit culturel, au même titre qu'un paysage est une catégorie de la perception, que l'homme choisit à l'intérieur d'ensembles encore indifférencies".

46 Trad. ns. din (Paquot, 2009, p. 12): „L'enjeu de pouvoirs concurrents et divergents, et trouve sa légitimé avec les représentations qu'il génère, tant symboliques que patrimoniales et imaginaires, elles-mêmes nourries de la langue dominante parlée par les populations de ce territoire".



Scanned with OKEN Scanner

*de a zgâria încă o dată vechiul text pe care oamenii l-au înscris în materialul de nesubstituit al solului, pentru a depune unul nou, care să răspundă necesităților de azi (Corboz, 1992, p. 19).*

Din această perspectivă, abordarea dinspre afară a teritoriului pare să își piardă însemnătatea. O decupare a lui după criterii parțiale (economice, de exemplu), fără a lua în considerare întreaga imbricație a factorilor care îl produc, riscă să nu mai conducă la constituirea lui ca întreg. La polul opus însă, teritoriului îi este atribuită puterea de a prelua și chiar de a domina forțe externe la impactul cărora orașul nu deține suficiente resurse pentru a se împotrivi.

*Orașul contemporan este un loc incapabil de acceptare naturală a schimbărilor și de transformare a lor în ceva memorabil; în timp ce plecând dinspre teritoriul care îl cuprinde, devine posibilă o schimbare a schimbărilor Giancarlo de Carlo citat de (Paquot, 2009, p. 25).*

Deși luarea în discuție a termenului de teritoriu, și implicit de teritorialitate, ca produs endogen, pare coerentă, problema care se pune este dacă el mai are o unitate înăuntrul acestui *ambalaj*. Atât forțe interioare cât și exterioare, care nu țin în general cont de limite, produc răspunsuri diferite asupra acestei unități spațiale numite teritoriu, ducând la discrepanțe sub—teritoriale (economice, sociale etc.) având consecințe însemnate în constituirea unui întreg. Așadar, ne întrebăm care este forma de agregare pe care o căutăm, posesoare a unei identități, a unei continuități, a unei forme de coerență și capabilă să preia schimbările externe pentru a amplifica potențialitățile locale. Într-o referire la orașul contemporan, Thierry Paquot (2009) este de părere că orașul, din cauza propriei incapacități de a prelua schimbările și a le da sens, are nevoie de un teritoriu mai mare, plecând de la care să schimbe înseși schimbările. Însă, spre deosebire de orașul întreg, centrul a fost capabil să preia schimbările, să sintetizeze, să specializeze și să coordoneze ceea ce, în fond, numim astăzi oraș.

Considerând cele două direcții de privire a orașului, una dinspre interior spre exterior—de la centru spre poli-centralitate—și invers, dinspre teritoriu înspre fragmente, se conturează necesitatea intersectării lor. *Ne putem întreba dacă este posibilă o construcție unică care să rețească aceste fragmente pentru a le face să funcționeze împreună*[47] potențată totodată de policentralitate.

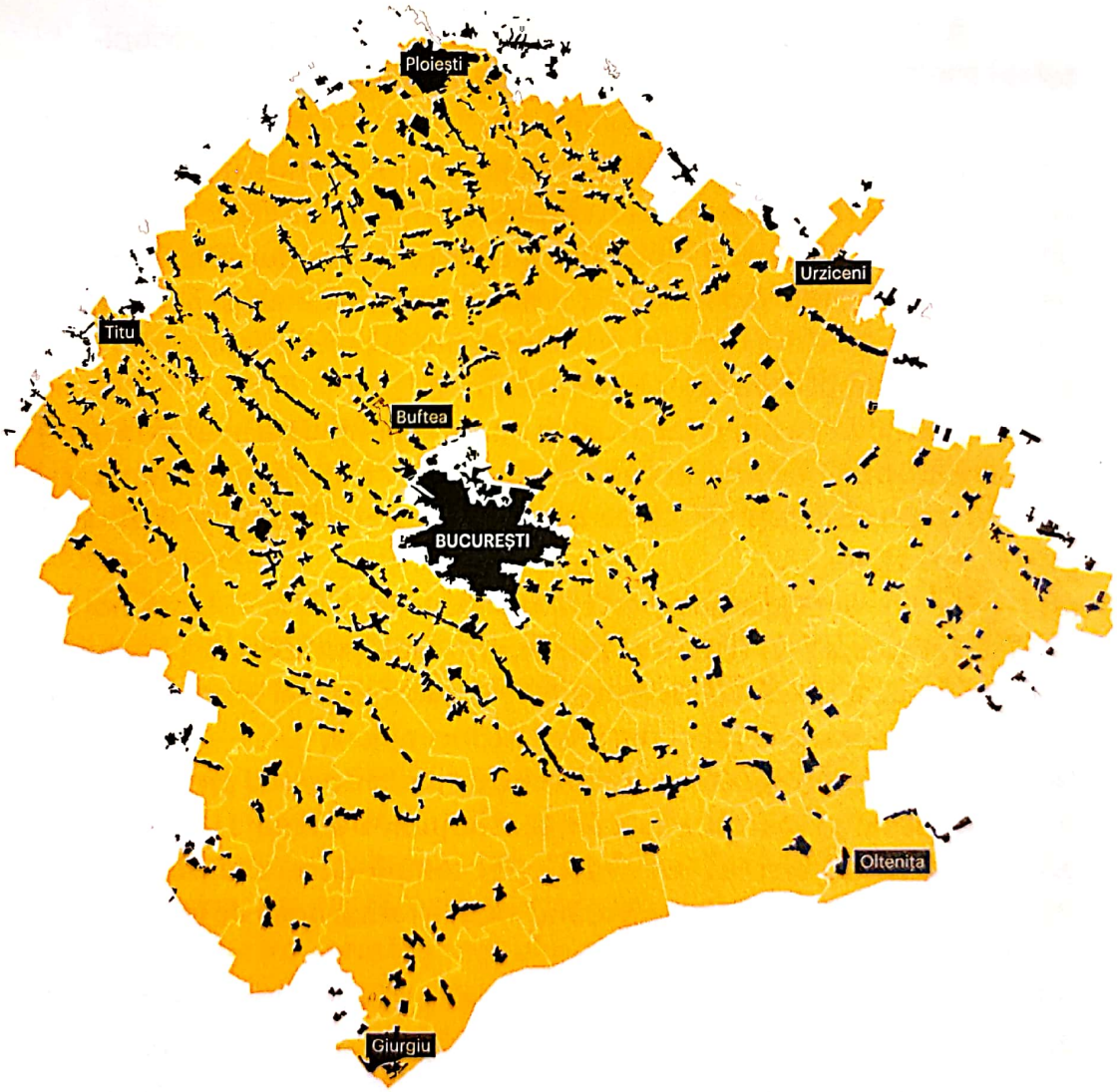
*În cazul evoluției Bucureștiului, atât ca realitate funcțională, cât și morfologică, urbanizarea a depășit hotarele administrative ale municipiului, fapt care solicită o dezvoltare corelată a sa împreună cu teritoriul său de susținere și influență, înțeles ca o resursă fundamentală pentru afirmarea ca un centru urban de importanță macro-regională.*

47 Preluăm aici definiția regiunii dată de Dictionary of Human Geography în care este prezentată ca o asociere de fragmente diverse, dar care funcționează împreună.



Scanned with OKEN Scanner

*Dubla realitate evocată are însă repercusiuni ca urmare a unei creșteri rapide, asupra spațiilor intraurbane dar, mai ales, asupra teritoriului metropolitan căruia, comparativ cu cel al altor metropole europene, îi lipsește o tradiție în planificare sau mai degrabă ea se situează, până la sfârșitul perioadei comuniste, într-o viziune a centralizării masive. În absența acestei vederi de ansamblu asupra teritoriului, a unei căutări timpurii a direcțiilor care îi pot stabili unitatea și coerența, procesele de transformare urbană, culminând cu explozia expansiunii urbane postdecembriste, conduc la o imagine prezentă a unui teritoriu metropolitan fragmentat, fărâmițat, cu o periferie extinsă care continuă să absoarbă populație și activități. În acest context, multiplicarea centralităților se face într-un mod relativ aleatoriu și fără confirmarea—poate doar parțială—a unor locuri de centralitate prevăzute inițial*[48]*. Starea de policentralitate, existentă și emergentă, în care centrul orașului a intrat, fără discuție, într-un dialog al policentralității, pune în discuție nevoia de coerență a teritoriului metropolitan.*




F 3 București, zonele urbanizate_ sursa datelor CSB2035, reprezentare grafică M.A.

48 Planul Urbanistic General al municipiului București din 1999 prevede o serie de poli care, în special în cazul celor din sudul orașului, nu sunt confirmați de tendințele recente de dezvoltare; primele centralități comerciale, menite să valorifice accesibilitatea dată de centura orașului sau de accesul dinspre autostrăzi, sunt astăzi surclasate de centralități nou apărute în interiorul orașului.



Scanned with OKEN Scanner

## Concluzii parțiale (1)

**A. Referitor la acoperirea tematicii cercetării în diverse studii și teorii privitoare la centralitate și la spațiul asupra căruia intervine putem face câteva aprecieri relevante pentru tema cercetării.**

Începând cu bazele teoretice ale centralității, putem extrage faptul că discuția asupra centralității are loc la intersecția a cel puțin două niveluri: *dinăuntru înspre afara orașului; dinspre afară către înăuntrul orașului.* Cele două planuri pot fi înțelese ca o înscriere a centralității în ideea căutării unui optim teritorial, vizând echilibrul spațial și funcțional, iar cealaltă parte insistă pe conținutul centralității și cum se conjugă ea la diferite niveluri. În consecință, studiul de față va încerca să discute punctul de legătură al acestor niveluri.

**B. Referitor la cercetarea tematicii, întreprinsă în subcapitolele 2 și 3, putem trage următoarele constatări:**

(1) *din perspectiva mai amplă*, a creșterii urbane accentuate, se conturează o serie de transformări la nivelul metropolitan care contestă pertinența noțiunii de centru și explorarea mai fină a înțelesului ei, iar pe de altă parte, pun în discuție modul în care teritoriul metropolitan își poate menține coerența, specifică orașului prin raportarea la centru; subliniem aici și puterea de concept ordonator al centrului;

(2) centralitatea intervine astfel ca un concept fundamental în înțelegerea centrului—loc fizic, în două moduri: *interior*—conferă substanță și conținut centrului; *exterior*—conferă centrului putere de acțiune la distanță, prin extensivitate;

(3) deși conferă locului această putere de acțiune de la distanță, noțiunea de centralitate, la rândul ei, pierde, prin multiplicare și răspândire în teritoriu, o parte a atributelor centrului—mai ales pe cel al centrării—, al localizării centrale în raport cu ceea ce o înconjoară;

(4) la nivel metropolitan, cuplul centru—periferie nu își pierde calitatea recunoscută de *concept ordonator*, care impune o anumită coerență în gândirea spațială, ci trece către o înțelegere complexă, rezultată din hibridizarea celor două concepte, asigurând astfel o formă nouă de înțelegere a organismului urban extins;

(5) în timp ce periferia devine mai difuză și, deci, teritoriul mai greu de descifrat, abordarea din perspectiva centralității, a conținutului încărcat de sens, se întrezărește ca o cale posibilă de a aprofunda starea de coerență metropolitană;

(6) în timp ce centrul este un element ordonator, un concept operațional, nu putem admite o anumită fecunditate a spațiului periferic în ordonarea organismului urban pe care îl solicită prin transformări repetate (creștere, descreștere, intensificare etc.);



Scanned with OKEN Scanner

(7) în starea de policentralitate care caracterizează teritoriul metropolitan—atinsă și prin consistența crescândă a periferiei—, extensivitățile mai multor centre/centralități polarizează acest teritoriu și impun o reflecție a inter-relaționării dintre ele și a relaționării lor cu teritoriul în cauză;
(8) raportul antitetic centru—margine intervine în spațiul metropolitan ca un indicator important în identificarea puterii de polarizare a diverselor centre, periferia nefiind decât un caz particular de margine a întregului (dispersat); totodată, marginea ca element operațional se poate dovedi o pistă de cercetare pentru înțelegerea ariilor de influență a centrelor și distribuția lor teritorială și intraurbană, justificată de potențialul ei de schimbare, de permeabilitate și de inovație care poate, în anumite condiții, genera centralitate;

**C. În consecință:**

(9) raportul întreținut de centru cu orașul căruia îi conferea, în trecut, coerență migrează către un context al policentralității, în care centrul trebuie înțeles în raport cu un teritoriu difuz, în care o serie de alte centre și centralități devin evidente și cărora le sunt asociate forme—de diferite grade—de insularizare sau de centralitate;
(10) în teritoriul astfel conturat, se evidențiază importanța relaționării dintre centru și centrele/centralitățile nou apărute, precum și nevoia unei schimbări de percepție dinspre compacitate și coeziune către dispersie, fragmentare și o mobilitate spațială crescute în care periferia și marginea capătă un rol important;
(11) asistăm la o frecvență mai mare cu care centralitatea se creează, dispare, se modifică, migrează, intuind aici o complexitate ridicată a relaționărilor menționate.

Considerăm că am acoperit o primă parte a tematicii policentralității și coerenței metropolitane, situându-le la nivelul unor concepte definitorii—ordonatoare—precum cel de centru, corp, periferie și intuind totodată mutația lor.

În continuare, posibila coagulare a unui teritoriu metropolitan și aspirarea către o anumită stare de coerență a lui trebuie plasate în două tipuri de context: în contextul unui raport de forțe centripete și centrifuge care generează o anumită materialitate a orașului; în contextul evolutiv, respectiv în contextul formării centrului, al consolidării lui în cadrul orașului și al înțelegerii raporturilor care se declanșează odată cu apariția altor centralități/centre. Propunem deschiderea acestei abordări din urmă, precum și pe cea centripetă, în capitolul următor al lucrării.

Scanned with OKEN Scanner

Capitolul 2

# Fenomenul de concentrare și producția de centralitate

Scanned with OKEN Scanner

# 4 Fenomenul de concentrare și consolidarea centrului orașului

## 4.1
## Centrul orașului: procesul de formare

### 4.1.1
### Coprezență, loc, sinteză

Formarea orașelor este intim legată de nevoia oamenilor de a se aduna. *Aglomerarea* este cea care facilitează accesul la informație, la bunuri, servicii, resurse sau, după caz, este cea care permite o potențare a calităților individuale ale participanților, atât prin atingerea unor scopuri proprii ale indivizilor, cât și prin mobilizarea într-o formă de efort colectiv. Intuim deci, în nevoia de aglomerare, un ingredient formator de oraș, suportul acestei aglomerări fiind spațiul urban care stimulează comunicarea și interacțiunea între oameni și, deci, permite manifestarea unei dimensiuni sociale importante.

Dar a permite, a oferi cadrul nu este îndeajuns; aglomerarea nu ar fi posibilă fără ca ea să se producă într-o relație cu un loc și cu un timp; altfel spus, chintesența regrupării o constituie a fi în același timp și în același loc. Prin conjuncția *și* este subliniată necesitatea coprezenței, atât temporale cât și spațiale, care se poate conjuga în două moduri: putem vorbi de o coprezență îndelungată sau de scurtă durată, poate chiar instantanee. Ceea ce întrevedem este, de fapt, o coprezență complexă, aflată la intersecția dintre două tipuri de spațiu și două tipuri de locuri: prima coprezență de lungă durată, care va permite realizarea unor *legături aprofundate și evolutive*—anticipăm, spunând și materializate spațial—cealaltă, constând în contacte intermitente, fortuite sau căutate, care investesc locul cu un strat relațional, flexibil și adaptabil. Coprezența celor două tipuri de relații califică locul, investit ca loc al aglomerării, drept un loc al unei interacțiuni crescute care, în timp, va naște și un al treilea tip de relație, sinergică, ordonatoare, productivă[49]. Lussault (2007) insistă asupra necesității de a aduce într-un

49 Melvin Webber, referindu-se la formarea centralităților în oraș—autorul le numește focalități—consideră că ele sunt strict un produs al relațiilor concretizate sub forma unor fascicule de energii care devin evidente într-un anumit loc, la un moment dat. Altfel spus, valoarea locului, deși este cel direct perceptibil și asociabil prin semne și repere cu experiența umană, este secundară. Asta nu înseamnă că fasciculele nu au nicio materialitate; ea este însă indirectă, exprimată sub forma unui cadru de manifestare a



Scanned with OKEN Scanner

același spațiu—deci în contiguitate fizică—entități și obiecte, scopul acestei întreprinderi fiind punerea lor în relație și potențarea relațiilor lor posibile. Efectul coprezenței, incluzând aici și proximitatea, este o creștere a densității, a intensității și, deci, a dinamicii și complexității; ceea ce se naște este un sistem complex între relații și spațiu.

Revenind la ideea de spațiu, căci am spus că pentru coprezență este importantă o aliniere spațio-temporală, constatăm că asigurarea acestei alinieri devine dificilă pe măsură ce locul care o facilitează își amplifică prestigiul și, deci, polarizează mai mult; atracția și, în consecință, nevoia de aglomerare crește, fiind impulsionată de posibilitățile amplificate de interacțiune; creșterea atât în intensitate, cât și în înțeles a relațiilor care determină amplificarea prestigiului, imaginii și valorii locului îi alimentează puterea de polarizare. Amplificarea respectivei puteri de atracție, de punere într-o stare de polarizare a unor elemente atrase—populație, activități—este direct proporțională cu o creștere a interesului elementelor atrase. Rezultatul procesului discutat este, inerent, o multiplicare a factorilor interesați de locul în cauză, ajungându-se, în acest fel, la un joc de interese, la o dispută a locului.

Aici ajungem la un impas referitor la ideea de *loc*; ceea ce în aparență fondează coprezența a două obiecte (oarecare) este lipsa distanței dintre ele, ceea ce face ca efectul unei absorbții concentrate, continue, cel puțin inițial, să solicite într-un fel sau altul o formă de separație—orizontală, verticală etc. Distanța, deși este un fapt dificil de contestat, ea susținând imposibilitatea a două obiecte de a ocupa același spațiu simultan, produce un fenomen de separație. Fiind de acord aici cu interpretarea lui Lussault (2007, p. 52), preluăm ideea că regruparea simultană într-un singur loc a mai multor oameni, obiecte etc. și imposibila ubicuitate a unei aceleiași realități, materiale sau corporale, conduc la nașterea unui principiu separativ în care distanța joacă un rol esențial.

Concentrarea prea mare într-un loc a unui cumul de oameni, activități, forțează atingerea unei capacități de absorbție și, totodată, pune în evidență o dublă necesitate: *prima este cea a nașterii arealului, a trecerii de la punct, de la loc la suprafață*: cea de-a doua, este *nașterea iminentă a unui proces de filtrare, de selecție și de sinteză*, strâns legate de constituirea în timp și, bineînțeles, de imposibilitatea unui număr infinit de elemente de a ocupa un același spațiu, în același timp.

Să începem cu *apariția arealului*. Ideea de loc enunțată la început, sub influența nașterii distanței, ca urmare a imposibilității ocupării unui spațiu identic, ne conduce invariabil la ideea de *arie*, de *suprafață*, cu toate că ne opunem asimilării unui loc cu un punct, ca un element lipsit de capacitate proprie. De altfel, și aici îl preluăm pe Lussault (2007), asimilarea cu un punct presupune congruența forțelor intrate în joc, or locul are o

relațiilor, a interacțiunilor. Asumând existența aspațializată a relațiilor între indivizi și grupuri de indivizi, efectul spațiului este din nou unul indirect; el dictează măsura în care relațiile—posibile prin fluxuri—sunt mai intense sau mai slabe în funcție de distribuția indivizilor în spațiu.

Scanned with OKEN Scanner

minimă mărime care permite proximitatea, dar care, în același timp, lasă loc unei diferențieri, depășind astfel ideea de congruență, de confundare a elementelor.

Trecerea de la spațiu topologic către un spațiu cu conținut amplificat, areolar, revine unei creșteri constante a interesului pentru locul respectiv, menținând, în acest fel, un proces susținut de apreciere a locului inițial care, mai departe, împinge o parte a excedentului său către margini în spațiul nou creat. Este desigur o optică centrifugă bazată pe centripetism. Trecerea de la loc la arie, impulsionată de o condiție de generare internă—locul are un interior—definește astfel un spațiu areolar care, spre diferență de loc, indivizibil, are o suprafață mult amplificată, în interiorul căreia diviziunea devine posibilă. Invariabil, prin creșterea suprafeței și prin posibilitatea diviziunii se naște și un *efect de diferențiere*, noul spațiu neputând fi identic cu primul, cu atât mai puțin relațiile (permanente sau intermitente). În consecință, depășirea opticii punctiforme, a polarizării văzute prin prisma unui loc de atracție și al unor forțe care și-l dispută trebuie să evolueze, odată ce locul respectiv atinge un grad de suprasaturație, ori schimbarea respectivă pune în evidență crearea spațiului pornind de la relații.

Consecința generării acestei suprafețe, a ariei, pornind de la loc, este capacitatea crescută de a acomoda o aglomerare mai mare menținând un nivel funcțional al concentrării și deci al densității. Arealul astfel determinat, prin întindere, permite o relaxare inițială a intensității relațiilor și prefigurează o dominantă. Polarizarea, determinată de această dată de un cumul al atractivității locului respectiv și al relațiilor formate în raport cu el, se manifestă în continuare accentuat, doar că de această dată se exprimă nu atât ca o raportare la un loc restrâns, ci la un spațiu care admite și prezența distanței, cu condiția menținerii unei proximități acceptabile.

Observăm deci că forța coprezenței crește acolo unde este încă posibilă și generează o nouă intensitate a relațiilor, în timp ce, sub impulsul distanței, este diminuată, ca urmare a depărtării elementelor care erau în contact[50].

Reluând cele spuse mai sus cu privire la concentrare și aplicându-le la oraș, extragem două idei care ne vor folosi mai departe: *evidențierea unui loc în raport cu o arie înconjurătoare cu care deține relații diversificate, născute din nevoia de concentrare, ne conduce la conturarea unui loc cu centralitate* și, de fapt, a noțiunii în sine, în timp ce conturarea unei arii, în raport cu un loc, ne conduce la ideea de materie gravitațională, împinsă din locul cu centralitate către margini, dar menținută într-un raport de proximitate și inter-relaționare.

Ideea de mai sus constituie *esența formării centralității*, înțeleasă atât ca loc înzestrat cu o distincție față de împrejurimile sale (cum ar fi curbura unui râu într-un peisaj sau o ridicătură de teren într-un peisaj plat), cât și ca un loc care se apreciază în raport cu ceea ce generează în jur dintr-o materie

50 Referința temporală este și ea din ce în ce mai controversată în prezent datorită Erei Informaționale care asigură concomitent ubicuitatea și dezinstantaneizarea unui utilizator.



Scanned with OKEN Scanner

asemănătoare, din care decurge: „centrul are o viață specifică [...] ce se traduce printr-o mare aglomerație [...] influențând direct teritoriul adiacent" (Derer *et al.*, 1973).

Reluăm a doua calitate enunțată la început, privitor la **capacitatea de filtrare progresivă și de sinteză** pe care o poate produce un loc, un centru.

Referindu-ne aici tot în raport cu concentrarea, forțele care intră în joc asupra unui loc de atracție nu sunt statice și nu sunt limitate; afirmarea, la un moment dat, a unui tip de forțe care își găsesc o formă de stabilitate în teritoriu, materializată poate chiar prin crearea centrului—să le numim *forțe generatoare*—și a ariei sale aferente (de influență) nu înseamnă nici că aceste forțe vor rămâne în echilibrul respectiv—aici economia de piață ne poate învăța destule lecții—și nici nu exclude posibilitatea, chiar iminența apariției altor forțe—să le numim forțe concurente—care pot fi deosebite de primele sau similare, dar de diferite intensități. O ilustrare bună o oferă orașele antice și medievale unde, prin recucerire, noua putere se afirmă prin ajustarea centrului orașului după exigențele proprii și după necesitatea afișării propriei imagini. Considerăm suficientă în acest sens sinteza redată de Kostof (2001, p. 49) în care transformarea orașelor islamice, ca urmare a cuceririi romane, se face prin păstrarea edificiilor, dar prin regularizarea străzilor și, viceversa, centrele orașelor romane transformate prin trasarea unui tipar mult mai organic al străzilor. Un alt exemplu, mult mai modern, este păstrarea clădirilor industriale, mărturii ale unei ere trecute, și refuncționalizarea la interior prin transformarea în muzeu[51] sau în centru cultural etc.

Din dinamica afirmată a forțelor care își dispută un centru rezultă, pe de-o parte, nevoia unei contra—acțiuni a centrului, manifestată sub forma unei filtrări, a unei selecții, iar pe de altă parte, un proces de *sedimentare* a acțiunii lor. Fără aceste procese, aglomerarea tuturor forțelor de toate tipurile și intensitățile ar duce la implozie, ar crea un dezechilibru.

Asistăm deci la procesul în care: filtrarea, selecționarea și sedimentarea încarcă centrul cu o putere a alegerii optimului calitativ—putem spune *capacitate de a transforma cantitativul în calitativ* și, totodată, de generare a arealului, **a unui țesut înconjurător** cu care intră într-o relație complexă—și, astfel, rezultă o sporire a centralității proprii în cadrul unui sistem pe care și-l construiește, pe de-o parte, din ceea ce nu a avut loc în centru, iar, pe de altă parte, prin capitalizarea creșterii centralității sub forma unei polarizări la distanță din ce în ce mai mare.

Consecința este dublă: creșterea ariei de polarizare conduce implicit la o disputare din ce în ce mai selectivă asupra locului devenit central, râvnit acum de forțe din ce în ce mai diverse și mai puternice—o amplificare a centralității în ansamblu califică locul respectiv ca o posibilă amenințare pentru un loc care înainte îi era superior sau egal. Se naște deci un *principiu al concurenței*—în timp ce atracția în sine produce o materie gravitațională

51 Putem cita aici exemplul siturilor industriei textile din Terrassa (suburbia Barcelonei) transformate în muzeu dedicat.



Scanned with OKEN Scanner

(țesuturi de locuințe, activități de ordin secundar și alte diverse facilități) din ce în ce mai amplă, care se așază în poziția optim posibilă în raport cu centrul.

Se prefigurează astfel abilitatea centrului de *dispozitiv de sinteză*, în care, prin suprapuneri succesive, centrul intră într-un proces continuu de schimbare concomitentă în două direcții: o schimbare a conținutului și o schimbare a formei, subliniind astfel o mobilitate a centrului, dar, în același timp, *producția de centralitate*.

### 4.1.2
### Interacțiune și surplus

Până acum, am discutat mai mult dimensiunea disputării centrului și mai puțin pe cea a adevăratului motiv al concentrării: interacțiunea; „interacțiunea, nu locul, este esența orașului și a vieții în oraș" (Webber, 1996/1964, p. 64). În viziunea lui Platon[52] ea are un rol fondator pentru însăși ideea de oraș, iar ceea ce o face puternică este interdependența celor intrați în relație. O primă forță a orașului, un prag marcant fondator, născut din regruparea oamenilor în scopul organizării interumane, este, potrivit filosofului grec, lipsa de putere a omului, ființa sa avidă de satisfacere a unei mulțimi de nevoi. Rezultatul este regruparea oamenilor și înlăturarea unor obstacole ale existenței, organizarea, deci, într-o formă de efort colectiv. De altfel, Platon asumă acestei interdependențe inevitabile un rol fondator pentru oraș: atâta timp cât oamenii sunt menținuți într-un sistem al dependenței, justificat de specializarea fiecăruia și, deci, de imposibilitatea de autosuficiență, rezultatul este o formă socială de agregare.

> *Acestei multiplicități de nevoi asamblate într-o unică reședință [...] acestei așezări comune i-am spus Oraș* [53] *Platon reprodus în (Ansay et al., 1989, p. 117).*

Aristotel[54] preia de altfel această imagine a interdependenței prin analogia părții cu *totul*, astfel încât dacă totul nu are sens și este distrus dispare și *partea*, așa cum dacă individul este autosuficient, comunitatea nu mai are nici ea sens. Deși ideea sa urmează în oarecare măsură raționamentul utopic totalitar platonician, precizează că necesitatea de satisfacere împreună a unor nevoi se realizează prin intermediul reuniunii, al regrupării—am putea infera al concentrării—și nu doar prin teoria dorințelor ce trebuie satisfăcute. Democrația, construită ca punere în comun a oamenilor care au dreptul la cuvânt, este un liant al polis-ului, dezvăluit în sentimentul de justiție, valori etice ce transcend simplul fapt al reunirii; ele merg în planul punerii în comun. Ansay și Schoonbrodt redau concluziv:

52 Platon: *La fondation et le commandement*—reprodus în (Ansay *et al.*, 1989).
53 „La multiplicité des besoins assemblée en une même résidence [...] a cet établissement commun nous avons donné le nom de Cité".
54 Aristotel: *Les forms et les pouvoirs*—reprodus în (Ansay *et al.*, 1989).



Scanned with OKEN Scanner

*Această civilitate în forma regrupării spațiale a ființelor cu drept de cuvânt, aparținând orașului, trebuie păstrată* [55].

Polisul grec capătă astfel o dimensiune a pluralității în care „diferențierea rolurilor și permutabilitatea lor, prin alegere, în special în exercițiul puterii"[56] sunt caracteristici marcante. Optica aristoteliană completează ceea ce am afirmat la început cu privire la tipurile de relații (de lungă și de scurtă durată) pentru că adăugând, prin specializare, dimensiunea unei complicități a părților, transpare o formă productivă a acestor relații: atât relațiile permanente cât și cele intermitente conferă înțeles spațiului—în mod efectiv centrului ca loc privilegiat de interacțiune.

În acord cu aceste considerente, înțelegem centrul orașului ca un loc de interacțiune maximă, producătoare de specializare, având drept consecință faptul că în centrul orașului se produce un efect *sinergic al forțelor intrate în jocul de interese*. Pentru a putea vorbi de oraș, Lebrun (2002) admite doar coprezența strânsă, non-dispersarea, ca unică stare în care se poate naște sinergia elementelor *acumulate* în locul respectiv. De fapt, în însăși diferențierea între acumulare și sinergie se poate contura adevăratul sens al centralității; aducerea împreună în același spațiu, deci acumularea, interacțiunea, amplificarea intensității și, în final, *inovarea*[57] sunt etape necesare în confirmarea unei centralități.

Concomitent cu inovarea sau pentru ca ea să aibă loc, este nevoie de un proces interior de transformare, o trecere în altă stare a centrului respectiv, pornind de la interacțiunea complexă a componentelor intrate în acest joc al disputării locului central în care este aparentă centralitatea. În acest caz, putem aprecia că transformarea poate avea loc introvertit, sub forma unei treceri într-un stadiu superior—ca urmare a polarizării, sintezei și sedimentării—realizată la un moment dat pentru readaptarea la cerințe actuale sau la noi necesități—fie ele de imagine, de spațiu etc., dar putem, în același timp, aprecia și un tip distinct de transformare: *radiantă*, sub forma unui proces transformativ, amplu, care produce, în timp, efecte asupra *ariei de influență*. Observăm că producția de centralitate migrează în direcția generării/regenerării explicate de profesorul Alexandru Sandu (2007) în două feluri: atingerea unei stări superioare de organizare și confort; propagarea în aria adiacentă a efectului dezvoltării respective, într-o formă complexă[58].

Pentru a reda puterea de transformare pe care o deține centrul, Jane Jacobs (1961) folosește imaginea unui cazan de fierbere care, atunci când nu mai poate reține tot ceea ce fierbe, generează un efect de *boil-over*

55 Trad. ns. din (Ansay *et al.*, 1989 , p. 57): „Cette civilité, comme rassemblement spatial d'êtres ayant la parole, appartenant à une ville, doit être preservée".

56 Trad. ns. din (Ansay *et al.*, 1989): „Celle de la différenciation des rôles et de leur permutabilité par voie d'élection, surtout dans l'exercice du pouvoir".

57 Fără a detalia, inovația presupune emergența unei noi forme care nu există decât prin manifestarea interacțiunii, atât ca urmare a concurenței, cât și a interdependenței unor elemente intrate în relație.

58 Profesorul Sandu explică faptul că simpla creștere a prețurilor pentru imobiliare în zona Vitan, ca urmare a realizării mall-ului București Mall, este un exemplu nereușit de regenerare.



Scanned with OKEN Scanner

(*dat în foc*), astfel încât surplusul creat devine materie primă pentru alte părți din oraș. Fenomenul de fierbere nu se referă însă exclusiv la o anumită funcțiune—aici atingem poate punctul cel mai fragil; pentru că un centru este format din agregarea, din aglutinarea unui complex de activități și de utilizări, deși ele au un ritm al producției și al atracției diferit, este realist să ne așteptăm ca, premergător unui efect de revărsare (*spill over*) aceste funcțiuni să își dispute zona centrală, cea mai intensă. Disputa are loc chiar atunci când fierberea are loc în limitele capacității centrului respectiv. Dacă în unele cazuri există o iradiere de centralitate și, astfel, este extins și centrul pentru a permite o revărsare chiar în proximitatea sa, în majoritatea cazurilor, disputa are loc în scopul ocupării locului optim în acest volum dat de spațiu. În funcție de capacitatea productivă a uneia sau alteia dintre funcțiuni, putem asista, în timp, la specializări punctuale (aceasta depinzând și de infrastructura centrului), la dezechilibrări sau la eliminarea unora dintre funcțiuni din zona respectivă. Exemplul centrelor europene de oraș este ilustrativ în acest sens, în special Veneția, aflată la apogeul fenomenului turistic, unde funcțiuni turistice înlocuiesc chiar funcțiunea de locuire. Acesta este, spre exemplu, unul dintre motivele pentru care Jacobs (1961) e în dezacord cu amplasarea de centre culturale sau civice în mod izolat în părți ale orașului: pe de-o parte, ele lipsesc centrul orașului de vitalitatea care le este proprie și, pe de altă parte, acolo unde sunt amplasate aceste funcțiuni nu reușesc întotdeauna să creeze vitalitate.

Reluând într-o formă restrânsă ideile enunțate mai devreme, intuim în calitatea de *centru* (al unui oraș) *sinergia* determinată de *interacțiuni multiple și de sinteze complexe* și succesive care transformă cantitatea în calitate; ca urmare a acestui proces, centrul trece într-o condiție superioară în timp ce surplusul se răsfrânge asupra țesutului înconjurător. În această înlănțuire transpare și producția de centralitate tipică fenomenului urban.

Ceea ce se evidențiază ca primordial pentru centru este un mecanism complex care se pune în mișcare pentru a prelua, prelucra, transforma, inova și, în final, pentru a se transforma pe sine și ceea ce este în jur. Centrul devine un nucleu înzestrat cu calitate (re)generativă și, într-un fel, reproductivă demonstrată prin autoinfuzare de centralitate, de accelerare a mișcării moleculare interne care produce o intensificare (pe verticală) și o extindere (pe orizontală) a propriei centralități, în timp ce forma anterioară de centralitate se rafinează și progresează.

Deducem de aici o accepțiune fluidă și dinamică a centrului și, întorcându-ne la diferențierea loc-areal, făcută la început, deducem o limită dinamică a celor două, deci o corelare între expansivitatea centrului și aria lui de influență. Desigur că în acest fel descriem un proces cu turbulențe mai mici sau mai mari date de raportul de forțe, dar care, în principiu, rămâne un proces relativ echilibrat, or din acest punct de vedere devin evidente *continuitatea și temporalitatea* de care am vorbit la început cu referire la necesitatea coprezenței.

Continuitatea—spațială și temporală—este o caracteristică esențială în definirea unui centru pentru că a acționa într-un gest de continuitate față de un spațiu existent presupune o formă de coerență determinată



Scanned with OKEN Scanner

prin construirea unei arii de influență a unui centru—prin propagare sau prin atracție—în care centrul respectiv capătă sens, față de care este într-o stare de centralitate. Relația de continuitate dezvăluie o situație de coerență, trasând poate o linie de separație între termenii de centru și cel de pol; ceea ce separă în mod categoric un centru de un pol, pe care le apropie *puterea de atracție*, este nevoia de *continuitate*; admitem că un centru poate rezulta printr-o polarizare, dar el nu devine centru decât în măsura în care în raport cu el se naște o *arie de contingență* dezvoltată în raport intim cu el, evoluând împreună; un pol are din acest punct de vedere un caracter mult mai introvertit.

Continuitatea se poate interpreta și prin capacitatea de a sintetiza, capacitate care presupune o anumită preferință pentru anumite forțe din teritoriu, iar măsura acestei sinteze se face, așa cum spuneam mai devreme, prin sedimentare. Temporalitatea intervine atât în sublinierea continuității, cât și în procesul de transformare a centrului și centralității sale care devin evidente în timp, în raport cu un moment inițial de formare și în raport cu fizionomia și cu funcționalitatea lui inițiale, putem spune, între două momente de funcționalitate.

Considerând ideea de limită în mișcare, de continuitate și de temporalitate, ne apropiem, de fapt, de ceea ce profesorul Sandu (2012, p. 26) folosește ca explicație pentru dispozitiv și, totodată, și de Samuel Bordreuil atunci când afirmă:

> *De la un centru la altul, sintezele însele se modifică și afirmă puterea de dispozitive spațiale a ceea ce spațializează* [59].

Pentru a avea o imagine mai bună a dispozitivului avem nevoie de două elemente suplimentare fără de care el nu poate fi înțeles ca atare: *utilitatea și utilizatorul/operatorul.*

### 4.1.3
### Cristalizarea funcțiilor

Formarea centrului este indisociabil legată de ideea de funcție, în două sensuri care până la un moment dat în istorie se confundă. În prima accepțiune, înțelegem funcția ca aparținând ansamblului, ca o funcție care se manifestă către exterior, dar care asigură interiorului funcționarea, iar exercitarea ei este efectuată de la centru. Centrului îi revine capacitatea de a descifra în raportul de forțe care își dispută poziția centrală, ceea ce se poate materializa într-o funcție a ansamblului. Se decelează astfel în funcție de particularitățile regiunii geografice, ale poziționării strategice, ale așezărilor din vecinătate diverse funcții care devin dominante individual sau pot fi asociate: funcție de apărare, comercială, religioasă etc. și care sunt

59 Trad. ns. din (Bordreuil, 1987, p. 391): „D'un centre à l'autre, ce sont les synthèses elles-mêmes qui se modifient, et affirment à leur manière la puissance des dispositifs spatiaux sur ce qu'ils spatialisent".



Scanned with OKEN Scanner

întotdeauna asociate unui loc privilegiat al orașului creând o mobilizare și o specializare.

Cea de-a doua accepțiune a funcției este cea deținută de centru; aici se pot distinge trei posibilități: centrul este cel care acomodează funcțiile determinante ale orașului—*comandă, control, coordonare* la care am putea adăuga încă două, deduse din discuția de mai sus, cele de *inovare și generare.* Pentru că pe ultimele două le-am explicat deja în oarecare măsură, revenim la primele: funcția de comandă este cea prin care dispune, cea de control prin care menține și verifică respectarea dispunerii, cea de coordonare este menținerea în stare operațională a mecanismului, a dispozitivului.

Mumford (1989/1961) distinge două tipuri majore de funcții: *funcții premergătoare formării* orașului (neprecizate de autor), care sunt preluate ulterior momentului formării și dezvoltate și, în al doilea rând, funcțiile special dezvoltate de către oraș, proprii lui: *mobilizare, mixtare*[60] și amplificare, înțelegând de fapt abilitatea de a conferi un scop comun funcționalității și locuitorilor, abilitatea de a aduce împreună și a face compatibile funcții (inovare) și, în al treilea rând, abilitatea de a le conduce către o organizare superioară (generare). Adevărata forță este deci catalizarea simbiozei acestor funcții având ca rezultat capacitatea crescută de cooperare și extinderea ariei de cuprindere.

Revenind la problema inovației și fenomenului de *spill over* (*revărsare*) și asociindu-le cu funcțiile/funcțiunile centrului, admitem, pe de-o parte, crearea de funcții noi—asocierea între putere și religie[61] este un exemplu istoric recunoscut, iar pe de alta, crearea unei centralități de suport a funcțiunii respective ca urmare a iradierii ei în jur, sub mai multe forme posibile: funcțiuni secundare dependente de funcțiunea principală; microfuncțiuni conexe, complementare sau doar compatibile care profită de funcțiunea majoră (biserica era uneori asociată cu piața).

Se distinge un cuplu al funcțiilor centrului orașului sintetizat în: *funcția de organizare* (înțeleasă ca raport interior—exterior precum și al părților între ele) și *funcția de transformare* (capacitatea de a prelua, transforma și propaga local și către exterior).

Reluând pentru moment procesul de polarizare descris la început, în care am pus în evidență crearea centrului și a ariei sale de influență, observăm totodată că o multitudine de cazuri istorice admit, de fapt, ceea ce putem numi *nucleație*; în funcție de specializarea unor locuri și cristalizarea, în consecință, a unor funcțiuni care, inițial, se identifică fiecare în parte cu un centru (centru religios, centru de putere, centru comercial)—avem deci de-a face cu cristalizarea simultană a mai multor centre specializate (înțelegând aici inclusiv o cuplare a mai multor funcții)—aflate inițial la o anumită distanță fizică; prin intensificare și creștere, respectivele centre ajung la o situație de suprapunere a ariei de influență sau sunt regrupate

60 Din engleză: mixture.

61 Printre alte numeroase exemple, centrul orașului Aachen, sediu al lui Carol cel Mare, reprezintă un exemplu de asociere între puterea religioasă și cea laică prin edificarea unui ansamblu care pune cele două edificii într-un dialog strâns, asigurând o reprezentare comună a puterii.



Scanned with OKEN Scanner

sub o unică conducere într-un proces de centralizare. Prima situație implică o *apreciere calitativă a traseului* dintre cele două puncte de interes, justificată prin multipolarizarea zonei aflate în legătură cu cele două polarități, având ca efect o creștere generală a interacțiunii, a tipurilor de relații de funcțiuni etc. Revenim aici la principiul generativ, doar că el se produce prin dublă polarizare. Extrapolând acest proces, în funcție de numărul de centre de interes, se poate naște o țesătură complexă care marchează necesitatea zonei multipolarizate de a căpăta la rândul ei o forță cumulativă de polarizare. În privința situației de centralizare, înțeleasă ca exercitarea printr-o formă de autoritate a unui gest de regrupare a locurilor de interes, zona multipolarizată poate căpăta interes ca urmare a unei acțiuni deliberate[62].

Înainte de a continua, este necesară o clarificare în sensul în care apariția funcțiilor respective poate avea loc în locuri diferite, fie ca urmare a imposibilității ocupării aceluiași loc—din motive de limitare a centrului sau din cauza concurenței—, fie ca urmare a unei motivații strict dependente de funcțiunea respectivă (spre exemplu o citadelă are nevoie de un sit protejat). În această situație care este, de fapt, de multipolaritate, se afirmă *adevărata capacitate de dispozitiv a centrului—cristalizat în urma unei decizii autoritare care transformă rezultatul unui proces de nucleație într-o totalitate*. Trecem așadar în sfera operatorului de dispozitiv: autoritatea. În același timp, autoritatea este cea care exercită cel puțin primele trei din cele cinci funcții discutate: comanda, controlul și coordonarea, deci putem afirma că centrul este ceea ce organizează structura urbană și îi asigură legătura cu exteriorul, sub acțiunea unei forme de autoritate.

Întorcându-ne la ideea de loc și la felul în care el permite, prin definirea unui areal, o aglomerare crescândă de oameni, activități, relații și punerea lor într-o nouă formă de relație prin interacțiune intensă, trebuie subliniat faptul că ceea ce reiese este un fenomen sinergic cu impact spațial și funcțional important: arealul, definit în prealabil, devine un fapt cumulativ al arealelor mai multor funcții, iar măsura efectului sinergic funcțional este măsura extinderii sale către exterior, către ceea ce putem numi teritoriu. Centrul este cel care acomodează funcțiile determinante ale orașului—*comandă, control, coordonare, generare și inovare*, care structurează și ierarhizează spațiul. Centralitatea sa este cea care exprimă tendințele cele mai accentuate, ranforsate chiar la concentrarea factorilor și oamenilor și la dezvoltarea și extensia spațială a aglomerațiilor.

### 4.1.4
### Impactul autorității asupra formării centrului

Pentru o perioadă lungă de timp, procesul de formare a centrului și creșterea subsecventă au avut loc sub controlul direct al unei autorități care a știut să capitalizeze dorința de concentrare și de interacțiune a indivizilor și activităților și chiar să o canalizeze către un proiect comun—orașul. Acțiunea indivizilor în căutarea maximizării comunicării și interacțiunii

62 Căile de procesiune constituie un exemplu bun în acest sens.



Scanned with OKEN Scanner

pentru o viață socială mai plină sau pentru obținerea unor economii (mai recent numite de economiști economii de localizare, de aglomerație și de urbanizare) își găsește răspunsul sub conducerea unei autorități care, pentru a-și susține puterea, investește totul în proiectul orașului, fructificând nu numai interdependența oamenilor ci și, mai ales, interdependența funcțiunilor orașului sau, așa cum am susținut la început, a mai multor centre specializate. Este reliefat în acest fel rolul de comandă și control, dar mai ales cel de coordonare. Vom reveni într-un capitol dedicat asupra aspectului autorității și a rolului ei în capitalizarea centrului și centralității sub formă de dispozitiv.

## 4.2
## Suprapunerea dintre oraș și centru istoric: policentralitatea și coeziunea internă a centrului orașului

Înainte de Revoluția Industrială, orașul—ne referim aici cu precădere la orașele în a căror formație istorică intră și incinta de fortificații sau o barieră de alt fel—se constituia într-o formă de organizare care astăzi corespunde în cea mai mare parte centrului istoric al orașului; centrul istoric nu există, observă Solis (2009), pentru că orașul istoric nu avea periferie. Există, desigur, o diversitate de situații, ca urmare a unui fenomen de creștere asociat cu ceea ce numim centru istoric și care face ca multe centre de oraș să nu fie pe aceeași amprentă cu centrul istoric[63]. În consecință, pentru o simplificare metodologică, vom lua în considerare perimetrul a ceea ce se numește astăzi centru istoric.

Ne interesează acest *fost oraș*, actual centru, asumat de numeroși autori ca un tot coeziv și susținut atât de afirmarea unei autorități prin construirea unui zid de incintă, cât și de gradul de interacțiune și interdependență în interiorul a ceea ce am numit la început loc precum și aria/ariile centrului/centrelor sale/lor de influență. Din această cauză, pare relevant ca în continuare să ne folosim de figura orașului preindustrial—în diversele sale forme—pentru a înțelege o serie de aspecte care fundamentează astăzi centrul orașului, unul dintre ele fiind tocmai policentralitatea. Vom aborda problematica propusă, reluând unele aspecte ale formării orașului—deci a centrului istoric—și urmărind, în paralel, ideea de policentralitate.

### 4.2.1
### Considerații suplimentare asupra originii centrului

Ipoteza nucleației, enunțată anterior, deși în parțială contradicție cu ipoteza structurii embrionare (Mumford, 1989/1961, p. 19) care situează originea structurii organizatorice a orașului în cea a satului, este validată

63 Profesorul Sandu (2007) comentează și confirmă centrul istoric ca o necesitate pentru viitorul centru dar și nevoia unei continuități între cele două, așa cum o intervenție asupra unui centru istoric nu poate pleca de la interesul pentru o singură clădire emblematică, reprezentativă.



Scanned with OKEN Scanner

tot de Mumford: „magnetul a fost înaintea recipientului"[64], indicând o constituire prin polarizare intensivă.

Este nevoie de o schimbare de optică, acceptând atât o perspectivă a *maturizării*—satul crește prin maturizare și devine oraș—, cât și una asociativă, denumită sinoecism[65] care, așa cum explică Soja (2000), se bazează pe interdependențe ecologice și economice și pe o *sinergie creativă ca urmare a coabitării într-un scop*. Așadar, putem încerca să înțelegem ideea de formă embrionară ca o formă care își păstrează în principiu forma coezivă, explicată prin procese interne consolidate, printr-un liant social, dar care, odată trecută în stadiul de oraș, evoluează și se dezvoltă menținând totodată această interacțiune interioară. În a doua accepțiune, care îi este complementară, nu o exclude pe prima decât în unele cazuri—asistăm la crearea unei forme superioare de organizare sub tutela unei autorități, constituind, de fapt, un embrion al structurilor moderne de decizie, de control, de organizare.

Referitor la suprafuncționalitatea menționată ceva mai devreme, observăm că în procesul istoric de formare a orașului, una din puterile mobilizatoare cele mai mari, care conform lui Mumford creează liantul intern al orașului, este permanența, continuitatea ca așezare (locuire) și exercitarea controlului asupra unor procese aflate inițial sub auspiciile unor forțe naturale[66]. Aceste principii sunt extrem de importante și pentru formarea centrului pentru că, așa cum putem urmări în diverse cazuri de așezări antice, continuitatea este cea care permite un proces de selecție, de rafinare a tot ceea ce intră în legătură cu așezarea respectivă, în timp ce controlul, inclusiv la distanță, este una din funcțiile de bază ale unui centru.

De altfel, prima transformare urbană, descrisă și explicată de Mumford (1989/1961, p. 29), este posibilă ca urmare a atragerii unui număr crescut de oameni către oraș, generând un declanșator sub forma implozie urbane; afluxul de populație nu se traduce doar printr-o multiplicare numerică, ci și prin selecție, specializare, asumarea unor roluri, astfel încât complexitatea, atât în termeni de interdependență, cât și în termeni de specializare, crește. Orașul oferă însă mai mult: este o formă de mobilizare, un loc de exercitare a influenței la distanță, *un loc al intensificării* care permite o *lărgire a sferei de acțiune* a orașului, dar și a locuitorilor săi. Observăm deci mișcarea între cantitativ și calitativ.

### 4.2.2
### Policentralitatea în procesul de formare a centrului istoric

Deși prima expansiune a civilizației avea noi mijloace tehnice la dispoziția societăților proto-urbane care ar fi permis, în esență, un control sporit al teritoriului și, deci, un fenomen de explozie a puterii, orașul a urmat

64 Trad. ns. din (Mumford, 1989/1961, p. 9): „the magnet came before the container".
65 Asocierea mai multor sate sub o formă de autoritate pentru beneficii comune.
66 Mobilizarea colectivă face posibilă construirea digurilor, a amenajărilor de irigații pentru agricultură etc.



Scanned with OKEN Scanner

un proces invers prin care a adus împreună într-un singur loc *elemente dispersate în acest teritoriu*. Paradoxul, constând în fenomenul de implozie în condițiile în care migrația, comerțul, colectarea de taxe și campaniile militare produc o lărgire a teritoriului (la distanță) de afirmare a orașului, este totuși ceea ce explică un raport intim între polarizare, urmată de concentrare, și efectul pe care îl produce, sub forma unei pozitivări a orașului, a unei capitalizări a acestui flux. Ele se constituie astfel, printr-un proces de concentrare, în ingrediente pentru oraș, având, în plus, beneficii precum incinta de apărare. Ceea ce emerge este o *mașinărie* centralizată care pune în acțiune oameni pentru scopuri ample, magistrale, la o scară nemaivăzută înainte. Orașul devine astfel recipientul care face posibilă manifestarea autorității, comanda și operarea mașinăriei pornind de la implozie și continuându-se, ulterior, prin intensificarea reacțiilor interne (Mumford, 1989/1961).

Sub puterea autoritară se grupează entități mutual antagonistice care existau anterior în izolare, dar care intră într-un proces de coliziune. *Putem deduce astfel rolul catalitic al centrului care reușește să genereze, în primul rând, o compatibilitate și, în al doilea rând, o sinergie între părți chiar opuse.* Celulele rurale se unesc și formează o structură complexă organizată în care emerge specializarea:

> *Țesuturi diferențiate și organe specializate și un sistem nervos central care gândește și stabilește direcțiile pentru întreg (Mumford, 1989/1961, p. 34).*

Crearea orașului este un fenomen de aglutinare, de concentrare a unor activități, aflate inițial într-o stare împrăștiată, eficientizând astfel eficacitatea și scopul lor. Componentele nou unite intră într-o stare de tensiune dinamică și de interacțiune, amplificate și obligate de presiunea prezenței zidurilor de apărare, certifică o nouă formă urbană, capabilă să amplifice dimensiunile existenței urbane și să transforme nucleele inițiale—troița, izvorul, târgul și citadela—într-un tot coeziv.

Se dezvoltă, deci, simultan și un liant intern, bazat pe de-o parte pe legăturile care se creează între părțile specializate ale orașului, părți care așa cum vedem în prezent sunt amplificate—mărimea și puterea orașelor transformă în adevărate instituții ceea ce înainte erau edificii izolate—, dar și între oameni, mobilizați de un scop comun. A se vedea rolul lor astăzi în alcătuirea orașelor, subliniind aici funcția religioasă, preocuparea pentru natură, funcția comercială și funcția de conducere.

Ipoteza formării orașului prin ceea ce am numit *nucleație*, sprijinită de rolul orașului, este susținută și de alți autori. Kostof (1999), Pirreni (1946/1925), Loupiac (2005) observă că, în timp ce orașe care au supraviețuit invaziilor barbare reușesc să își consolideze statutul și funcțiile îndeplinite, o altă serie de orașe se naște, odată cu reînvierea comerțului, prin coagulare din burguri specializate, uneori complementare ca funcții, alteori chiar concurente. Începând cu secolul al XI-lea, continentul european este martorul unui proces intens de urbanizare având cauze precum creșterea producției agricole, progresul tehnic, dar mai ales amplificarea activității



Scanned with OKEN Scanner

de comerț și schimb. Orașul medieval progresează, astfel, într-un fel în opoziție cu orașul clasic, de la funcția politică și religioasă la cea comercială și productivă. Urbanizarea[67], înțeleasă ca transformare a *nucleelor proto-urbane*—așezări umane de mici dimensiuni în legătură cu un castel sau o mănăstire—în oraș, are loc printr-o combinare a funcțiilor importante precum cea militară, religioasă sau economică.

Putem constata că teza nucleației este confirmată și de Soja (2000) atunci când susține că orașul s-a format prin sinoecism, adică prin adunarea mai multor grupări sau așezări umane sub o unică formă. Este deci o creație deja multipolară care duce în timp la crearea unei unice entități (oraș) argumentând astfel ideea de coeziune, înțeleasă ca asociere pentru un scop comun; pe la începutul secolului al XI-lea putem să vorbim despre o consolidare „ca tot" a orașului, ca urmare a unui proces de regrupare a acestor nuclee proto-urbane sub o nouă incintă și sub apelativul de oraș. Fenomenul de creștere se face printr-un proces de restrângere și densificare, evidențiind un proces de creștere interioară, deci, am putea spune din nou, prin *implozie*.

Chiar dacă ipoteza imploziei este susținută prin prezența incintelor de fortificație, trebuie să subliniem că ea nu este exclusivă; Kostof (1999, p. 48) observă că orașul există și în afara incintelor: „În afara zidurilor, o zonă suburbană, combinând clustere de locuințe [...] în Mesopotamia această centură suburbană conținea un centru comercial[68] și un templu secundar, uneori legat de templul primar printr-o cale elaborată de procesiune [...] în cazul orașelor romane în coroana periferică erau cazarme, băi, amfiteatre și circuri".

„Genele orașului" capătă deja formă în 2500 î.Hr. chiar dacă într-un stadiu rudimentar, iar „orașul însuși ca un ansamblu complex și un simbol estetic puternic, magnificând și potențând potențialul uman, era vizibil" (Mumford, 1989/1961, p. 90). Orașul ca formă având limite clare, linii sociale de forță, centre secundare de asociere și comunicare precum și raporturile create între diverse subgrupuri cu capacitatea de liant și de unificare, crește și se diferențiază în funcție de nucleul organizator. Este vorba așadar de o unitate între ideea de oraș ca tot unitar și de policentralitate ca bază, de o reprezentare puternică a imaginii centrului nu neapărat ca loc, ci ca putere de coordonare, de asamblare, o evidență a supremației funcției în fața spațiului fizic.

În urma acestei expuneri, în care am apelat la punctele de vedere ale unor autori cu prestigiu și care au documentat exhaustiv crearea orașelor, putem face trei observații:

(1) ipoteza orașului preindustrial ca o formă policentrală, formată în timp, atât prin dezvoltarea fiecărui nucleu în funcție de o specializare, cât și prin regruparea respectivelor nuclee sub o formă a autorității sau prin sinoecism;

67 Sensul actual al cuvântului urbanizare se referă la aprecierea procentului de populație urbană (cu ocupație non-agricolă) într-un loc.

68 Referirea este, de fapt, la o zonă de târg.



Scanned with OKEN Scanner

(2) afirmarea orașului preindustrial ca un tot coeziv, argumentat atât de rolul autorității, de compacitatea orașului—atribuim aici un rol esențial și limitei—cât și de o anumită specializare a părților sale orientate către unul sau mai multe scopuri comune;

(3) cristalizarea unor funcții esențiale pentru orașul de astăzi, funcții care prin incubare iau, în orașul contemporan, forma unor instituții care își asumă comanda, controlul, coordonarea și, pornind de la care, generează/regenerează și inovează.

Reluând ideea că în marea majoritate a cazurilor orașelor europene, centrul istoric se suprapune cu amprenta orașului preindustrial—susținem ideea conturării centrului ca o unică și majoră formă de centralitate constituită în urma unui proces de nucleație, coezivă.

Se naște astfel un *dublu joc al centralității*, similar în anumite privințe cu principiul de autosimilaritate din teoriile fractalice: centralitatea centrelor (locuri) inițiale, devenite prin coeziune internă și nucleație oraș—centrul istoric de astăzi—pe care-l asumăm ca pe o centralitate (deci în realitate un nucleu—prin nucleație[69]) unitară și coezivă în raport cu un corp urban extins în care apar și alte centralități; este de văzut dacă împreună cu ele se poate recrea acel tot coeziv ca în primul caz, liantul care ar susține și ar cataliza această coeziune fiind urmărirea amplificării și consolidării unei centralități de ansamblu a metropolei.

## 4.3
## Centrul orașului: de la cantitativ la calitativ

> *Cu toate că recipientul metropolitan s-a spart, magneții instituționali reușesc să își mențină, la un nivel ridicat, puterea inițială de atracție*[70].

Analogia centru (istoric)—oraș, odată depășit pragul orașului preindustrial, nu ne mai servește ca mod de interpretare a internalității centrului; de la acest prag în sus vorbim de afirmarea lui către exterior, de ceea ce am numit la început *centru extrovertit*. Odată cu explozia urbană, cauzată de Revoluția Agrară și de exodul rural către orașe și, ulterior, de Revoluția Industrială, orașele atestă o amplificare fără precedent a puterii de polarizare. Acest fapt va permite o mai bună coagulare a ceea ce numim în principiu centrul orașului și o evidențiere a lui, la exterior, ca tot unitar.

Dacă până acum am discutat, pe de-o parte, formarea centrului printr-un proces de nucleație și am încercat să argumentăm acest fenomen și prin apel la observațiile unor autori de prestigiu, în continuare, printr-o

69 Susținem faptul că în referirea la centrul orașului este legitimă și pe deplin justificată folosirea termenului nucleu, în sensul în care este rezultatul unui proces de sinoecism, producător al unui cod genetic al orașului și definit și printr-o limită cvasipermeabilă (membrană în accepțiune celulară) prin care, de fapt, se ajustează pe sine și, în același timp, controlează și comandă către exterior.

70 Trad. ns. din (Mumford, 1989/1961, p. 552): „Though the metropolitan container has burst, the institutional magnets still maintain to a large degree their original atractive power."



Scanned with OKEN Scanner

optică diacronică asupra centrului și a altor centralități din oraș, ne propunem să aprofundăm felul în care centrul se afirmă prin prisma centralității lui multiple în sistemul urban, urmărind, totodată, și modul în care se conturează o anumită coerență în funcție de nivelul centralității sale.

### 4.3.1
### Dimensiunea cantitativă

Revenim la problema concentrării, adusă în discuție la început, și la ceea ce ea revendică în raport cu un loc; esența regrupării constituită de **„a fi în același timp și în același loc"**. Reținem ideea rolului fondator al coprezenței pentru îndeplinirea unui scop comun, în speță al orașului; din punct de vedere al coerenței urbane care rezultă este aparent o disjuncție: a fi în același timp și în același loc justifică interesul pentru punctele dense, intense ale orașului, în timp ce distanțarea justifică interesul pentru spațiile de mobilitate, de percepție dinamică, de legătură între aceste puncte dense.

Ia naștere invariabil o imposibilitate a coprezenței tuturor forțelor, oamenilor, activităților care își revendică locul respectiv; răspunsul la o astfel de solicitare relevă două posibilități discutate anterior: locul se extinde areolar pentru a putea *face loc* presiunii, această extindere făcându-se până la o limită la care alte locuri devin mai interesante—o depărtare progresivă de punctul zero, de focar impune la un moment dat scăderea abruptă a interesului și promovarea altui loc ca focar, ca punct de atracție, intrând aici în discuție masa urbană; în al doilea rând, are loc un proces amplu de selecție, sinteză, sedimentare.

O primă formă posibilă prin care se poate exprima distanțarea este raportarea concentrării la o *unitate de spațiu* (loc, arie, suprafață, teritoriu etc.); devine evident că vorbim despre încărcare sau, mai bine zis, despre densitate. Densitatea raportează dimensiunea încărcării, volumul de elemente la unitatea de spațiu și constituie baza înțelegerii ideii de concentrare. În funcție de amploarea presiunii (forțelor, oamenilor, activităților) și în funcție de amploarea spațiului la care este raportată, se impune o diferențiere în funcție de anumite grade de densitate care impulsionează apariția unei centralități. Densitatea poate juca acest rol al conturării, al reliefării unei centralități care se apreciază în raport cu alte locuri mai puțin dense. Densitatea poate fi exprimată diferit ca obiect raportat—oameni, funcțiuni, metri pătrați construiți etc.

Nu am comentat încă un aspect foarte important legat de extindere: dispersia[71]. Dispersia, sau mai bine spus nivelul dispersiei urbane, stabilește raportul între extindere, materialitatea ei și ceea ce îi este asociat ca raportare la spațiu (pe care îl subîntinde): *densitatea*. Privită prin prisma densității, care se poate exprima prin raportul materiei construite la

71 Discuția poate fi extrem de amplă și ar merita să trateze anvergura, condiționările, efectele, relația cu planificarea și, nu în ultimul rând, politicile de combatere. Însă, pentru că am discutat mai amplu partea legată de extindere, vom putea limita prezentul comentariu doar la câteva din aceste aspecte, prezentate sintetic și urmărite în relație cu subiectul care ne interesează.



Scanned with OKEN Scanner

spațiul de referință care, la rândul lui, poate fi parcelă, insulă, cartier, sector, oraș etc., extinderea urbană capătă o serie de nuanțări importante; măsura în care o extindere a unei zone dense se face printr-o zonă de densitate progresiv descendentă este și măsura în care putem aprecia o gradație a importanței unei centralități în raport cu zonele adiacente. În egală măsură, putem asista la cazuri în care zone de densitate ridicată apar în zone periferice, caz în care prezența lor poate sugera îndeplinirea unor criterii pentru formarea unei centralități.

Nu judecata efectului în planul aglomerării sau supraaglomerării este esențială cu privire la densitate, ci cea a impactului spațial pe care îl are asupra componentelor orașului; pentru că, în principiu, o densitate redusă presupune o distanțare fizică—mai ales acolo unde terenurile sunt medii și mari ca suprafață—, o depărtare între funcțiuni, spații ș.a.m.d. este măsura în care o centralitate poate deveni eligibilă sau nu; difuzia spațială foarte mare creează zone de inhibare a centralității (a-centralități) și, în egală măsură, dificultăți de conectare la un centru existent. În același timp, o acoperire mare a terenului—densitate orizontală crescută—, deși ar putea impune o lipsă de flexibilitate, considerăm că aduce un aport important în sprijinul continuității spațiale și al mixității, necesare menținerii unui nivel crescut al interacțiunii sociale și funcționale[72].

În al doilea rând, ne interesează componenta pe verticală, să o numim componenta de multiplicare[73]. Ea presupune încărcarea unei/unor zone cu un fond construit care poate atinge praguri foarte variate, în funcție de zona de amplasare, și care califică o atractivitate crescută, determinată de asocierea cu alte funcțiuni, proximitatea unor avantaje căutate etc. Impactul ei spațial este o măsură a partajării aceluiași spațiu de către mai mulți utilizatori, fiind deci—numai parțial—o intensificare a utilizării terenului. În principiu, o utilizare intensivă a terenului menține proximitatea spațială. Putem aprecia că restrângerea și densificarea prin suprapunere pe verticală, și nu prin extensie spațială, a suprafețelor construite menține potențialul centripet al unei zone. Proximitatea spațială, rezultată inerent din intensificare, creează premisele pentru interacțiune spațială și socială, cu toate că supradensificarea poate avea exact efectul opus[74]. Spuneam că densitatea, exprimată în general doar ca fond construit raportat la o unitate de suprafață, este relevantă și în forma raportării populației, dar mai ales a activităților într-o zonă. Proximitatea lor, atât de importantă, poate fi facilitată printr-o densitate adecvată.

În privința densității umane, diverși sociologi atestă o lipsă de concordanță între densitate, proximitate fizică și socializare, dar ne putem

72 Contrar așteptării generale, înălțimea construcțiilor nu este un indicator bun al densității reale, fapt explicabil prin constatarea unei densități mai mari a zonelor de locuire individuale pe parcele foarte mici care prezintă de multe ori o densitate superioară zonelor de clădiri de birouri. Spre exemplu, raportat la un hectar, 15 case individuale au densitatea egală cu cea a unui turn de șase etaje.

73 Exprimată prin CUT—Coeficient de Utilizare a Terenului.

74 Centrul Frankfurtului în zona de afaceri, cu o densitate ridicată, este lipsit de animație stradală.



Scanned with OKEN Scanner

aștepta ca nivelul de interacțiune socială să crească acolo unde este și proximitate fizică a activităților.

> *În cazul societăților umane o creștere a numărului de locuitori acolo unde aria pe care sunt distribuiți rămâne constantă, efectul este o tendință de diferențiere și specializare (Durkheim, 1932, p. 248).*

În paralel, multe studii fac apel la densitatea construită ca la un indicator global al orașului. Considerăm că acest fapt, în afara unei utilități în sensul comparației orașelor între ele, conduce la rezultate ușor de interpretat greșit, tocmai pentru că în interiorul unui oraș densitățile pot varia foarte mult[75].

Din punct de vedere al aprecierii centralității, acest lucru ne face să considerăm că densitatea este doar una din componentele necesare care, izolată, se reduce la o simplă relație matematică de valorificare a terenului prin eficiența raportului construit/teren. Un argument suplimentar în sprijinul ideii anterior menționate îl constituie faptul că putem avea zone rezidențiale care au o densitate mult mai mare de oameni și a fondului construit, decât o zonă centrală. În mod similar, așa cum în general este confirmat prin zonificarea funcțională, o densitate funcțională mare, reprezentând funcțiuni ale aceleiași categorii și care, în plus, exclud locuirea—de exemplu bănci sau clădiri de birouri—nu poate produce în sine o diversificare a tipurilor de relații și nici o creștere a nivelului de interacțiune. Consecința, atât la nivel intuitiv, cât și în urma observației în diverse orașe, este că funcțiunile respective au o stabilitate mult mai mică în timp pentru că nu depind unele de altele decât ca *vad*[76].

### 4.3.2
### Dimensiunea calitativă

*Ținerea împreună a oamenilor și activităților are efectul scânteierii născute din șocul diversității*[77].

În concluzie, densitatea are doar un înțeles redus pentru că nu oferă o înțelegere asupra caracterului locului, asupra volumetriei, dar mai ales asupra relațiilor. Un argument în sprijinul acestei idei îl constituie și referentul spațial, unitatea de măsură și scara de referință (parcela, insula, cartierul, zona, orașul etc.) la care se raportează densitatea, or este evident că multe

75 Atunci când aflăm că cele 400 de locuințe/ha ale Barcelonei îi conferă caracterul vibrant, nu putem fi de acord. Este tocmai eterogenitatea—exprimată prin densitate cel mult la nivel morfologic—care conferă calitatea menționată, pragul la care este justificată apariția unor activități cu diverse grade de raritate.

76 Un exemplu ar fi cartierul La Defense care, deși are o densitate foarte ridicată a fondului construit și a locurilor de muncă, la care se adaugă chiar și unele funcțiuni pentru loisir și consum cotidian, nu reușește să aibă un grad sporit de animație decât în anumite condiții. Centrul Kölnului, constând în o serie de străzi comerciale relevând o densitate mare a magazinelor, este pustiu seara odată cu închiderea programului acestora.

77 Trad. ns. din (Ansay *et al.*, 1989, p. 21): „Le reserrement dans l'espace, le rapprochement des êtres et des activités produisent l'étincelle née du choc de la diversité".



Scanned with OKEN Scanner

din raportări sunt nerelevante din acest punct de vedere. Totodată, tocmai prin considerarea unui prag constant al densității se evidențiază calitățile care pot susține centralitatea locului respectiv, calități precum morfologia, raportul construit-neconstruit sau calități estetice care pot oferi identitate unui loc și care oferă toate o măsură a intensității—percepute sau reale—a locului respectiv. Se poate afirma că densitatea este departe de a fi un factor decisiv pentru centralitate, având nevoie de un interpret suplimentar.

Considerând că orașul crește ne putem aștepta la o creștere a numărului de contacte—permanente și intermitente—și la o intensificare a lor în anumite locuri privilegiate care oferă un cadru adecvat. La întrebarea—care *este densitatea optimă a unui cartier*, Jacobs răspunde: *densitatea care permite nașterea și menținerea diversității activităților.*

O primă abordare a diversității, din punct de vedere social, ne-o oferă Louis Wirth (1938) care susține o progresie direct proporțională între numărul de indivizi și variația individuală dar, și mai important, o relație de directă determinare între procesele de interacțiune și diferențierea potențială între indivizi, luând forma unei ajustări reciproce permanente și puneri în complementaritate[78], ceea ce ne așteptăm să se întâmple și în cazul funcțiilor unui oraș. Deși, atunci când se referă la orașul contemporan, sociologul american atribuie diferențierii o conotație negativă, considerând că ar conduce în timp la o segregare socială și etnică, el apreciază totodată—într-o continuitate a ideii platoniene de interdependență—valențele orașului istoric, amintind faptul că a atras oameni din toate colțurile lumii pentru că sunt diferiți și deci utili unii altora, nu pentru că erau omogeni și egali în gândire și așteptări. Revenind la ideea de diferențiere, în situațiile când ea nu produce segregare sau ghetoizare, ea produce, de fapt, diversitate[79].

Recunoaștem și în poziția adoptată de Jane Jacobs (1961), preferința și insistența pentru diferențierea, căreia îi asociază o putere generatoare: prin diferențiere oferită de o anumită funcțiune în raport cu alte funcțiuni dintr-o zonă dată, nu prin duplicare, aria cu care o persoană se identifică depășește limitele propriei străzi sau ale propriului cartier[80]. Putem distinge în această abordare calitatea diferențierii ca atribut esențial pentru definirea unei arii de influență a unei funcțiuni; în mod evident, acolo unde ea nu are concurent direct și unde îi sunt asociate forme de deplasare convenabile, la îndemână și eficiente, aria de influență se poate propaga pe o suprafață foarte mare. Este situația funcțiunilor centrale cu grad mare de unicitate a căror arie de influență depășește uneori chiar limita administrativă, urbană etc. Pentru ca un cartier sau o stradă să genereze o diversitate maximă sunt necesare patru condiții:

78 Wirth se îndreaptă către ideea de interdependență căutată de oameni, subliniată și de Platon.

79 Este interesantă aici motivația dispariției nevoii de asociere între indivizi din momentul în care societatea industrială a luat locul nevoii lor naturale de complementaritate.

80 Deși comentariul se referă cu precădere la locuire și la cartier, el este semnificativ pentru că tocmai în raport cu locuirea—origine—se naște și nevoia de centralitate—destinație—și cea de mobilitate.



Scanned with OKEN Scanner

- cartierul și părțile sale interne trebuie să servească mai mult de o funcție primară; preferabil cel puțin două. Se rezumă de fapt la folosirea în comun a mai multor facilități care eficientizează deplasările;
- insulele urbane trebuie să nu fie prea ample; trebuie să lase posibilitatea de a schimba des traseul;
- clădiri cu diferite vârste și stări trebuie să fie amestecate, inclusiv o proporție bună de clădiri vechi pentru ca randamentul economic să fie variat;
- concentrare mare de oameni, incluzând aici atât rezidenți, cât și vizitatori.

Însă atingerea unui prag de diversitate, care poate fi mare și suficient pentru menținerea pe o perioadă de timp a centralității unui loc, care nu intră și într-un fenomen de *fierbere*[81] ca urmare a unei relații sinergice, comportă numeroase riscuri și denotă o anumită fragilitate. Jane Jacobs (1961) expune foarte clar procesul care conduce la pierderea diversității funcționale a unor zone și care are ca rezultat monofuncționalizarea; acolo unde o textură diversificată și cu uzuri multiple capătă notorietate pentru viața urbană complexă și animată pe care o generează, cuplat și cu atractivitatea în sine a localizării ei bazate pe *înflorire și diversitate magnetică*, se naște o situație de competiție sub forma unor noi amplasamente care încearcă să concureze locul respectiv, dar care, în mod paradoxal, fac acest lucru prin promovarea unui anumit segment de piață, cu mult mai sărac decât diversitatea locului pe care îl pune în discuție. Aici intervine problema legată de multiplicare. Odată amplasată această funcțiune și odată confirmat succesul ei va emerge aglomerarea și filtrarea funcțiunilor care sunt mai puțin profitabile, tendința spre care se tinde fiind monofuncționalizarea. Efectul nu se resimte numai asupra funcțiunilor, ci și asupra populației; se produce o filtrare a utilizatorilor ca urmare a creșterii prețurilor și a cheltuielilor aferente ceea ce duce la excluziunea, parțială, a locuitorilor curenți[82]. Rezultatele constau în monotonie, dispariția funcțiunilor de diverse scări și, în ultimul rând, intrarea într-o condiție de marginalitate.

> *Competiția bazată pe profitul imobiliar este cea mai aptă de a afecta străzile. Competiția bazată pe atracția legată de muncă sau spațiu locativ este cea mai aptă să afecteze grupări de străzi, chiar cartiere (Jacobs, 1961, p. 243).*

Procesul de autodistrugere a diversității este evident în noduri mici de activitate și în cartiere în ansamblu. Autoarea întărește acest punct de vedere luând ca exemple centrul Bostonului, Madison Square Garden, sau centrul Londrei, în care, în mod paradoxal, părăsirea lor era înțeleasă ca un reziduu al unui centru aflat în deplasare fizică, impresie pe care Jacobs

81 *Boil-over* (explicat la începutul capitolului).

82 Transpare aici modelul gentrificării, fenomen identificat în foarte multe orașe în care concomitent cu o operațiune de reabilitare a unei zone sau ca urmare a aprecierii ei din diverse motive, o populație nouă, cu condiții materiale sporite, se mută în zona respectivă înlocuind o populație pentru care costurile de locuire au devenit prea mari.



Scanned with OKEN Scanner

o combate explicând că *duplicarea* unor funcțiuni de succes este procesul care determină centrul să migreze. *Presiunea competițională* asupra spațiului *extrage diversitatea* din miezul centrului pentru ca ea să reiasă la suprafață la una din margini, astfel încât centrul în sine intră într-o mișcare, lăsând în urmă o serie de locuri părăsite. Un indicator bun al unei foste centralități este observarea unei aglomerări de bănci sau companii de asigurare care prezintă această tendință a clusterizării în zone populare, având ca efect o aplatizare a zonei respective. Declanșatorul acestei aglomerări este precondiția necesară de a avea *succesul* zonei ca fapt clar instaurat. Centrul trece printr-o filtrare progresivă care duce în final la monospecializare. Centrul sau un loc anume, odată devenit poveste de succes, înfloritor și, deci, atrăgător pentru investitori de un rang superior, care nu au nicio piedică financiară în amplasarea rapidă a unui sediu, intră într-o etapă care se sfârșește inevitabil cu declinul. Este de altfel povestea spusă de multe centre de oraș, Bucureștiul sau alte orașe din țară nefăcând excepție, doar că se află în stadii diferite ale acestui proces.

O altă sursă a unei frugalități funcționale este și zonificarea; din punct de vedere al nevoii de concentrare a funcțiunilor, zonificarea funcțională poate fi privită sub un aspect dublu: ea impune nu atât o specializare pe zone, cât o separație la nivel relațional a diverselor funcțiuni din oraș[83]. De asemenea, aplicarea ei în mod simplificat (locuirea, munca, circulația și recreerea) creează anumite bariere în structura urbană.

Deși relația între concentrare și diversitate nu este una determinabilă matematic, ea este puternică și este evident că fără o concentrare—în toate sensurile—nu poate exista nici diversitate pentru că ea nu ar avea adresant[84]. În timp ce concentrarea poate fi considerată un determinant esențial pentru diversitate, zonificarea prea strictă și unele reguli care prevăd specializarea prea extremă a unor părți de oraș anihilează de fapt diversitatea, conducând la afectarea binomului menționat mai sus. În acest caz, cum în relația dintre concentrare și diversitate intervine un factor artificial, impus, rezultatul nu poate fi decât o frustrare.

O întrebare legitimă ar fi dacă atunci când, în mod inexplicabil sau în mod impus, o zonă reușește să atragă suficiente activități pentru a crea un nivel bun al diversității, cartierele înconjurătoare pot crește în densitate și în intensitate. Cel puțin la nivel intuitiv, răspunsul pare a fi afirmativ. Atâta timp cât cartierele în sine nu sunt deja la o densitate extremă și piața imobiliară nu este în stagnare și/sau regulile de construire nu sunt extrem de stricte în privința construirii, creșterea diversității poate antrena creșterea atractivității și, astfel, crește și presiunea asupra zonei respective. Ea se poate materializa prin supraînălțări, extinderi pe orizontală, ocuparea unor terenuri vacante, adaptări diverse ale fondului construit ș.a.m.d., astfel încât se ajunge la o corelație optimă între diversitate și concentrare.

83 Zonificare: cu rădăcini în sistemul american de rentabilizare a valorii proprietăților, și deci de protejare a investiției, prin aplicarea unui model discriminatoriu care conduce la segregare, în special acolo unde sunt incompatibilități.

84 Am redat mai sus procesul prin care o monofuncționalizare duce la declinul unui loc.



Scanned with OKEN Scanner

Desigur, nu putem exclude aici capacitatea țesutului urban în cauză de a absorbi fond construit nou.

Un alt aspect pozitiv al diversității este importanța pentru stabilitate pe care o vom explica în continuare. Ritmul accentuat al schimbărilor societale—instabilitatea crescândă a locului de muncă, multiplicarea locurilor cu atractivitate crescută, mobilitatea accentuată ș.a.m.d. reprezintă tot atâtea motive care suscită întrebări cu privire la adeziunea indivizilor la loc, cartier, zona de locuire. Ceea ce poate încuraja adeziunea, înțeleasă și ca o stabilitate în timp, o statornicie în raport cu schimbările menționate mai sus, este diversitatea oferită de locul respectiv, motivat de faptul că ea multiplică alegerile și oportunitățile, dar amplifică și reziliența funcțională și relațională a zonei în cauză.

Nivelul de complexitate și de ancorare funcțională și, deci—putem aprecia—capacitatea de a genera dezvoltare depind de intermixarea funcțiunilor primare și de relaționarea lor cu cele patru condiții ale diversității menționate, astfel încât se poate aprecia o progresie a ancorării cu cât ne apropiem de împlinirea celor patru criterii.

> *Oraș: geotip de substanță societală fondat pe coprezența (constituirea unui loc) unui maxim de realități sociale [...] se caracterizează printr-o complexitate spațială legată de conjuncția densității și diversității* [85].

Intensitatea se poate înțelege ca număr de interacțiuni raportat la unitatea de spațiu (parcelă, cvartal, cartier etc.), considerând aici un cumul sau chiar un efect cumulat al interacțiunilor sociale—discutate mai devreme—și funcționale, dar și între oameni, activități și spațiu. Așa cum acest cumul nu este posibil decât în locuri care permit generarea și manifestarea unor interacțiuni, putem decripta o anumită înțelegere a centrului orașului ca loc de maximă intensitate a acestor interacțiuni. Înzestrat de o diversitate funcțională crescută, dar și de o densitate umană și a construitului ridicate, la care se adaugă o anumită permanentizare a unora dintre relații și o multiplicare a altora—deci o diversitate relațională—, centrul orașului posedă un potențial maxim de apariție și menținere a intensității urbane, a ținerii sub tensiune.

Într-o analiză comparativă a mai multor teorii privitoare la relația între densitate, intensitate și urbanitate, Pont (2009) observă o diferență de opinie între Lozano (1990) și Jacobs; Lozano consideră că relația dintre densitate, diversitate și intensitate se răsfrânge asupra unor praguri, numite praguri viabile[86] la care, cuplat cu o diversitate suficientă a funcțiunilor—vorbim de fapt de o densitate funcțională—ar apărea suficientă animație. Pragul de 130 locuințe/ha (260 locuitori) este cel la care ar exista o

85 Trad. ns. din (Lévy, 1994): „Ville: geotype de substance sociétale fondée sur la coprésence (constitution d'un lieu) d'un maximum des réalités sociales [...] se caractérise par une complexité spatiale liée à la conjonction de la densité et de la diversité."

86 20 locuințe/ha, corespunzând la 40 de locuitori/ha, ar fi condiția minimă pentru apariția facilităților.



Scanned with OKEN Scanner

diversitate suficientă de funcțiuni, bine repartizate, prag insuficient, cum susține Jacobs. Intensitatea optimă pentru a genera urbanitate, potrivit autoarei, s-ar crea undeva la o densitate de 60-80% acoperire a terenului și de abia la o densitate de 175 locuințe/ha (350 locuitori/ha) și maximum 350 locuințe/ha (700 locuitori/ha). Ieșirea din acest interval conduce implicit la standardizare, deci la absența diversității și implicit a intensității.

Dacă indicatorul este foarte interesant și are aplicabilitate mare, el este totuși pur cantitativ și poate oferi doar o aproximație. Deși poate constitui un reper, el poate fi amendat cu cel puțin două elemente : ierarhia funcțională și sinergia funcțională.

**Ierarhia funcțională** este în principiu stabilită în funcție de adresabilitatea unei funcțiuni, înțeleasă și ca grad de raritate sau unicitate care determină arealul de polarizare potențială al respectivei funcțiuni. Înțelegem de aici că anumite funcțiuni majore ale orașului care nu depind numai de locuitorii din proximitate, ci de cei mai diverși utilizatori chiar de la mare distanță, pot genera o atracție sporită doar dacă au precondițiile de accesibilitate bine îndeplinite și, mai important, nu depind de densitățile ariilor înconjurătoare. O posibilă ierarhie a funcțiunilor, în afară de aria lor de polarizare este cea ierarhică. Chiar dacă în general există o corespondență directă între raritate și aria de polarizare, lucrurile pot varia în funcție de condițiile demografice, sociale, politice etc[87]. Similar funcțiunilor și utilizările se pot clasifica în primare și secundare, în funcție de mișcarea lor în ansamblul orașului reprezentând oportunități pentru ranforsarea sau formarea unor noi centralități.

O clasificare relativ simplistă, dar utilă, face Jane Jacobs (1961) împărțind funcțiunile posibile în primare și secundare. Cele primare aduc oamenii într-un loc anume, aici incluzând birourile și fabricile, locuri de recreere, educație etc., iar cele secundare sunt acele funcțiuni determinate de cele primare. Înțelegem că funcțiunile secundare se constituie în structuri de înrădăcinare ale funcțiunilor primare și, astfel, se creează o mai bună ancorare pe termen lung. Funcțiunea secundară nu se naște decât dintr-o intersecție: prezența oamenilor pe stradă, în spațiul public intră în relație cu prezența celei primare, chiar în situații în care acesta nu predetermină ieșirea în spațiul public. În ceea ce autoarea numește mediu fertil, emerge legătura între casă și centru sub forma unei iradieri funcționale. O funcțiune secundară poate să devină primară, în timp, prin dezvoltare și dacă reușește să sedimenteze ceva ce are în sine unicitate și să fie aparte, atunci când are o clientelă specifică pentru care constituie scopul în sine al deplasării.

**Sinergia funcțiunilor**[88]—relațiilor funcționale și chiar și umane—este de asemenea un potențator cu beneficii majore pentru atractivitatea și pentru producția de centralitate. Luarea în considerare a ierarhiei și sinergiei funcționale poate sugera un criteriu ierarhic, calitativ, extrem

87 Pentru a considera un singur exemplu, unele supermarketuri își ajustează aria de acoperire în funcție de vârsta populației rezidente în aria respectivă.

88 Am precizat mai sus riscul monofuncționalizării prin menținerea unui prag de diversitate fără ca acesta să producă o rafinare.



Scanned with OKEN Scanner

de important în evaluarea centralității unui loc. Geograful american J.Bird (1977), considerând frecventarea locului respectiv ca interpret al intensității, distinge trei tipuri de centralitate: *elementară, obișnuită și superioară*, corespunzând unei frecvențe zilnice, săptămânale sau lunare, respectiv de câteva ori pe an în cazul celei mai specializate funcțiuni. Considerăm util un dublu comentariu—măsura acestei ierarhii impune și o arie mai mare de influență: o funcțiune cu grad mai mare de unicitate cum ar fi un sediu ministerial, un sediu de conducere al unei companii ș.a.m.d. se adresează unui număr mai mare de potențiali vizitatori (uneori chiar național dacă sediul respectiv este unic în țara în discuție)[89]. Al doilea amendament este legat de faptul că deși funcțiile cu unicitatea cea mai mare au în general o reprezentare emblematică a prezenței lor fizice în spațiul public (de exemplu edificii monumentale de calitate arhitecturală crescută), frecventarea lor nu este pe măsura prestigiului funcțional, în special atunci când sunt izolate spațial. Este necesar deci să nu discutăm doar de raritatea în sine, ci și de legătura cu orașul, pe de-o parte, și cu celelalte funcțiuni, pe de alta, revenind aici invariabil la diversitate și complementaritate. În acest sens, una din contribuțiile majore este stabilitatea în timp sau ceea ce Jane Jacobs numește fermitatea clădirilor *publice*.

Densitatea, distanța sau frecvența în utilizare nu sunt însă numai indicatori interni ai centralității, din ei derivă în bună parte și aria de polarizare a unei centralități, determinând astfel zonele de interes, mai reduse sau mai extinse, în raport cu locul propriu-zis. Da Cunha[90] constată că „în jurul fiecărui pol sau dotare care facilitează interacțiuni se formează un câmp de valori de uz care dă seama, în fiecare punct, de avantajele localizării pentru actori" care, în plus, reprezintă o acumulare de factori materiali, dar mai ales de factori imateriali care animă respectivele centralități.

> *Istoria creșterii urbane este, în esență, istoria căutării pasionale întreprinse de oameni pentru a-și facilita interacțiunea*[91].

Într-un loc caracterizat de densitate crescută și de o intensitate corespondentă, centralitatea se relevă sub forma unei *intensități relaționale*, a raporturilor de interacțiune și a multiplicității care își revendică, fără îndoială, un spațiu pe care trebuie să îl considerăm pe cât posibil concentrat sau, așa cum ar spune Mongin, sub tensiune. În timp ce o interpretare posibilă a centralității poate fi aprecierea unei calități în raport cu restul unui teritoriu înconjurător, un loc central deține o polaritate ce se bazează pe diversitatea funcțiilor pe care le exercită, a relațiilor pe care le permite

89 Reținem ca observație faptul că aceste structuri superioare au forme descentralizate în teritoriu care asigură o repartiție mai echilibrată.

90 Trad. ns. din (Da Cunha, 2009, p.30): „Autour de chaque pôle et des équipements qui facilitent les interactions se forme un champ de valeurs d'usage qui mesure, en chaque point, les avantages de localisation pour les acteurs".

91 Trad. ns. din (Webber, 1996, p. 37): „L'histoire de la croissance urbaine est, dans son essence, celle de la recherche passionnée entreprise par les humains en vue de faciliter leur interaction".



Scanned with OKEN Scanner

și amplifică/transformă, precum și a semnificațiilor pe care le creează în raport cu diverse experiențe. Pentru ca un centru să fie decriptabil ca atare, relațiile permanente și cele intermitente, precum și cele de producție (comentate la început) care se creează în timp trebuie menținute printr-un grad crescut al fricțiunii, solicitându-le capacitatea productivă—de centralitate, de calitate urbană, în fine, de urbanitate.

Pentru centralitate ceea ce reținem este, pe de-o parte, că este nevoie cel puțin de o densitate la care este sustenabilă apariția unor activități, de orice fel, și că de la un prag în sus, dacă centralitatea respectivă are o performanță funcțională bună—dacă atrage suficienți utilizatori, suficient de des pentru a funcționa optim—este posibilă apariția unui fenomen de auto-propulsare în care renumele ei atrage și alte funcțiuni, dar mai ales și alți utilizatori din afara zonei de influență, cu condiția satisfacerii unor parametri de accesibilitate. În acest fel, o centralitate răspunde necesității și puterii de alegere a unui utilizator care încurajat de un acces facil, proiectează centralitatea respectivă ca un loc distinct.

În concluzie, ne-am aștepta ca centrul orașului să fie locul cu cele mai reprezentative funcțiuni, cu cele mai importante din punct de vedere ierarhic, cu cea mai bună densitate și diversitate a lor pentru a facilita un maxim de raionare a unor utilizatori cât mai diverși și îndepărtați, dar și o intensificare ca rezultat al interacțiunii dintre aceștia și locuitorii centrului și dintre funcțiuni, urmată de o relație productivă.

## Locuirea și locuitorii—ingredient esențial pentru centrul orașului

Rolul locuitorilor este esențial pentru creșterea diversității și a șanselor de succes funcțional și nu putem asista la o creștere incrementală, organică și sănătoasă fără prezența acestora, fără „ochiul vecinului". Într-o comparație a CBD[92]-urilor cu centrele tradiționale ale orașelor americane, bazată pe cele patru precondiții ale diversității, amintite mai sus, Jane Jacobs remarcă o reducere progresivă a diversității în cazul CBD-urilor, motiv pentru care autoarea le desconsideră ca centre autentice. O relativă specializare spre domeniul business și servicii, excluzând în acest proces locuirea, conduce la o specializare a timpului cotidian al acestor zone, dar și la o anumită aplatizare a tipului utilizatorilor, în special în privința scopului pentru care folosesc spațiul respectiv. Iată imaginea paradoxală a Manhattanului:

> *Aici sunt destui oameni, și mai mult, oameni care vor și care prețuiesc diversitatea urbană [...], sunt destule locuri libere în care diversitatea poate crește [...] și totuși ce nu merge?* [93].

92 Central Business District.

93 Trad. ns. din (Jacobs, 1961, p.155): „Here are plenty of people, and people that want and value city diversity [...] plenty of empty places for diversity to grow in [...] what can be wrong?".



Scanned with OKEN Scanner

Dar, pentru că Manhattanul este atât de mare, autoarea estimează că este imposibil ca el să fie infuzat cu locuitori, *astfel încât aceștia să ajungă să contrabalanseze ritmul cotidian cadențat doar de momentele de vârf.* Pentru o vitalizare este nevoie de mult mai mult: o concentrare de oameni, de vizitatori—turiști și oameni din restul orașului—atrași în diverse scopuri, dar cu condiția ca atractorii să fie compatibili și cu așteptările celor prezenți deja—angajații—sau, pentru a o prelua pe autoare, măcar să nu îi respingă. Profesorul Sandu (2007) scoate în evidență necesitatea perpetuării funcției de locuire în perimetrul centrului ca funcție *esențială*, oamenii, ca beneficiari atât ai locuirii, cât și ai centrului fiind un factor de menținere a vitalității zonei centrale. Excluderea locuirii și, deci, a oamenilor dintr-un centru prezintă atât un risc în sensul degradării centrului, cât și riscul reducerii sale la un simplu decor[94]. În principiu, acest risc survine dintr-o tratare exclusivă a formei, a esteticii, a aspectului, în detrimentul conținutului, înțelegând aici și forma de permanență pe care o poate asigura locuirea.

### 4.3.3
### Dimensiunea simbolică

Tot ce am menționat anterior se sintetizează însă în timp, se sedimentează; ansamblul de relații create în decenii sau chiar secole devine în sine un înțeles particular al locului respectiv; se materializează și se imprimă în țesutul urban, devenit complex, multistratificat și încărcat de semnificații. În acest sens, o altă latură a intensității este exprimabilă prin intermediul capacității de a oferi semnificații, o intensificare a orașului prin practică, prin amplificarea acuității perceptive și a ranforsării sentimentului de urbanitate sau chiar a conturării identității teritoriului considerat.

În continuarea discuției anterioare, cu privire la intensitatea productivă, se poate generaliza ideea că un loc monofuncțional nu atrage o reprezentare diversă, așa cum nici o reprezentare săracă a unui loc nu atrage după sine o diversificare a spațiilor și uzurilor care se nasc în raport cu el. Intensitatea unui loc se află într-o relație similară cu posibilitățile de reprezentare, putându-ne aștepta ca un loc în care intensitatea de utilizare este redusă, nivelul reprezentării să fie și el foarte slab. Jérôme Monnet (2000), într-o analiză interpretativă a dimensiunii sociale a centralității, atrage atenția asupra faptului că, deși centralitatea socială a unui loc este compusă din două straturi—frecventarea propriu-zisă a unui loc și reprezentarea oamenilor asupra locului respectiv—, interpenetrarea lor nu conduce neapărat la rezultate coerente. Cauza principală a lipsei de coerență o constituie inconsecvența între locuri cu frecvență mare, dar asupra cărora există o reprezentare foarte slabă și a altora cu o reprezentare foarte mare, dar cu frecvență foarte redusă a trecătorilor. Având în vedere că ceea ce generează

94 Acest al doilea risc este evidențiat de multe centre de orașe transformate în muzeu, devenite exclusiv turistice, unde din cauza excluderii treptate sau abrupte a populației rezidente, impresia creată este cea de butaforie. Putem cita aici doar câteva exemple: Köln, Veneția, Plymouth, în timp ce altele riscă să ajungă în același punct—Berlinul are poate cea mai mare rată a părăsirii centrului de către populația rezidentă.



Scanned with OKEN Scanner

întrebarea în curs este centralitatea, concilierea celor două extreme este relevantă doar atunci când ele se susțin reciproc, altfel spus, atunci când avem un loc frecventat care generează și reprezentări mentale. În timp ce o astfel de clasificare ar permite o ierarhizare a centralităților ea este, așa cum am menționat, supusă riscului inerent al subiectivismului și datorită faptului că este de așteptat ca semnificarea unui loc, monument etc. să fie mult mai puternică și deci determinantă în reprezentarea fiecărui individ.

Totuși, pentru că există locuri care au o reprezentare bună, fără ca ele să genereze o diversitate de uzuri[95] și fără a deține o intensitate relațională, se dovedește necesară includerea în discuție a diversității și a complexității, precum și a singularității formal-arhitecturale. Ne apropiem aici de interpretarea lui Kevin Lynch (2012) prin care înțelegem că, deși centrul este dificil de perceput ca întreg[96], el este constituit atât dintr-o serie de repere, cât și dintr-o diversitate formală evocativă, cu multe elemente de singularitate care se desprind de un fundal unitar. Profesorul Sandu (2007) face referire, de fapt, la intensitatea simbolică ce se poate constitui în raport cu o activitate sau cu un element semnificativ sau în raport cu anumite efecte plastice.

Deschidem calea unei abordări care ține de valorizarea subiectivă a unui loc, născută în raport cu faptele obiective și cu practicarea sa, care, împreună, impun o apreciere a centralității în sensul unei articulări obiectiv-subiectiv ca *nucleu de urbanitate*. Din stratificarea și ulterior imbricarea celor două valențe—material, imaterial—se naște intensitatea și interacțiunea care conferă locului respectiv un grad—vizibil—de urbanitate, inteligibil prin cuplul densitate-diversitate a raporturilor sociale. Valorizarea spre exemplu a centrului orașului este atât subiectivă, cât și obiectivă în sensul că imaginea mentală se încarcă de valoare fie datorită prestigiului, fie datorită unei forme de atașament legate de forme de reprezentare simbolică.

Lussault (2007, p. 92) consideră că locurile capătă identitate prin practică; dacă, spre exemplu, centralitățile periferice sunt entități izolate, atunci vizitatorii nu le practică divers și variat. Este neglijat inclusiv aspectul incidental, în care doar pasajul prin aceste centralități este esențial pentru înțelegerea lor. Centralitățile periferice nu oferă accidentalitatea *flanêuriei*, a rătăcirii și deci, din acest punct de vedere, dacă au o identitate, este una *banală*. Aici intervine, de fapt, un lucru fundamental care susține dependența restului spațiului urban de centrul istoric: *nevoia de identitate și de identificare* sau chiar de orientare, așa cum o subliniază profesorul Sandu, într-o referire la nevoia unei populații nou venite într-un oraș de a-și apropria noul mediu de viață, fapt posibil prin orientarea în raport cu reperul, cu centrul istoric.

Fiind cu mult mai mult decât un loc de concentrare al avuției și de schimb, centrul orașului înmagazinează valori simbolice care se atașează

95 Casa Poporului din București este ilustrativă în acest sens.

96 Reprezentările mentale ale centrului Bucureștiului sau ale oricărui alt oraș pot varia foarte mult de la locuitor la locuitor, așa cum o demonstrează exercițiile de cartare mentală. (v. Figura 4)

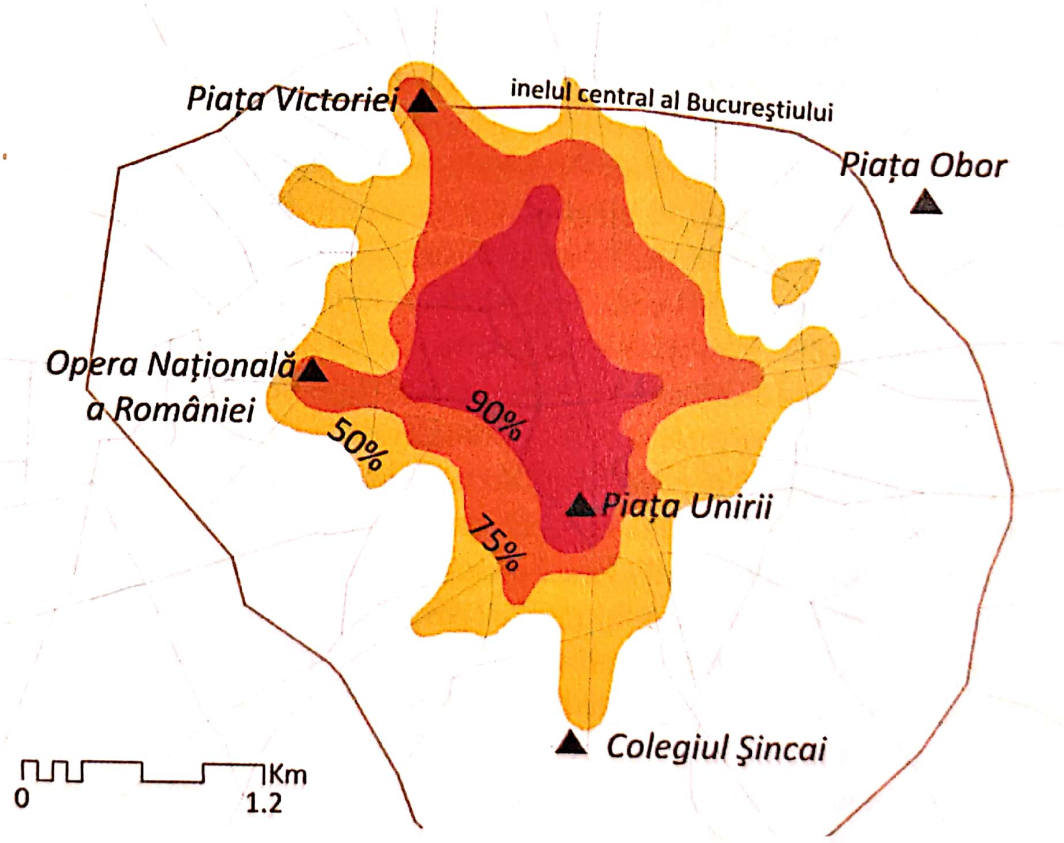


Scanned with OKEN Scanner

topologic și care, prin natura patrimonială publică pe care o capătă, devin liber-accesibile, fără costurile pe care le presupune, spre exemplu, accesul într-o clădire care folosește valorile simbolice drept exponat, deci într-un fel vandabil.

Pentru ca centralitatea unui loc să fie măsurabilă din punct de vedere al valorii de reprezentare, este nevoie de un sistem de valori care asociază locului respectiv o valoare calitativă, dar așa cum este de așteptat, percepția unui spațiu de către un individ implică un act de decupare care se poate limita la un obiect, un cadru, un reper, un accent etc.[97] și este indisociabil de caracteristicile fizice ale obiectului propriu-zis, perceput, intrând în sfera alegerii, a selecției care privilegiază unele spații în detrimentul altora.

În funcție de percepție, dependentă atât de numărul de lucruri simbolizate, cât și de lucruri a căror ierarhie este superioară, se pot discerne praguri valorice ale centralității simbolice, stabilind totodată un raport între concentrare, raritate și sacralizare. În acest sens se poate distinge centrul orașului care „privit sub aspect simbolic este suprafața care reprezintă și caracterizează cel mai bine orașul în conștiința locuitorilor săi, deci are cel mai mare prestigiu socio-cultural și maximă notorietate publică" (Criveanu *et al.*, 1976, p. 21).




F 4 Reprezentarea mentală a Bucureștiului, cu o intensitate aproape maximă (90%) acoperind un areal care prezintă disparități extreme ale centralității: putem nota, spre exemplu, partea estică în lungul Bulevardului Carol, tronsonul între Armenească și Piața Rosetti care conform diagramei este superior celui de la Piața Victoriei din punct de vedere al reprezentării: în realitate, Piața Victoriei are o valoare de utilizare mult mai semnificativă._sursa: http://arhitectura-1906.ro/2013/09/unde-este-centrul-bucurestiului-aceeasi-intrebare-din-anii-70-pana-in-prezent/ autori: Robert C. Stoiculescu, Alina E. Huzui.

97 Pentru o aprofundare vezi Kevin Lynch.



Scanned with OKEN Scanner

### 4.3.4
### Urbanitatea

Încă din 1938, sociologul american Louis Wirth, într-un articol apărut în „The American Journal of Sociology" (Wirth, 1938) argumenta existența orașului ca o formă particulară de asociere umană. Înțelegem aici nevoia unei permanențe și a unei continuități într-un anumit spațiu al unei populații. Una din marile erori, așa cum o subliniază și Webber atunci când afirmă că „am neglijat conceperea orașului ca un sistem social în acțiune"[98], este faptul că am încercat să acționăm asupra diferitelor forme ale orașului în scopul ameliorării anumitor comportamente ale societății, în loc să observăm felul în care oamenii folosesc orașul și să oferim acestor acțiuni un cadru adecvat de manifestare. Socializarea este o formă care se bazează foarte mult pe rodarea unor relații, pe o serie de permanențe și repetiții, pe diversitate, cu intensități diferite, dar care, printr-o practică ce se răsfrânge și asupra locului, asupra centrului, îi dă sens.

Ne apropiem așadar de optica lui Webber (1996/1964) care asimilează comunitățile urbane cu un *proces structurat în spațiu*, în care locuirea—ca formă de permanentizare a existenței—se adeverește ca un factor esențial pentru un spațiu format din procese funcționale și materializarea lor structurală, al cărui nucleu îl constituie raporturile sociale. Coagulantul noilor și vechilor raporturi reprezintă contactul și satisfacerea interdependențelor de care depind mijloacele de existență și bunăstarea.

În *The Production of Space*[99] Lefebvre (1991/1974) explică orașul ca o matrice de acțiune socială, ca un ansamblu de relații, de conexiuni, de rețele și circuite. De altfel, noțiunea sa de *producere de spațiu* se referă tocmai la tiparul relațiilor sociale cu configurații determinate de interdependență. Pentru sociologul francez spațiul (social) nu este un lucru între alte lucruri, nici un produs între alte produse; este rezultatul unei secvențe și al unui set de operații, o punte între specificitatea istorică, acumulare și acțiuni prezente sau viitoare și se produce printr-o recreare continuă. În afară de matricea socială, cea de-a doua natură este cea de mediu construit și de infrastructuri organizațional-instituționale, produse de capital și de statul teritorial în care valoarea de schimb[100] a spațiului, susținută de producerea și circulația terenurilor (renta funciară), muncă și capital, îl transformă într-un spațiu formal, cantitativ, geometric și fără diferențe calitative[101].

Putem însă afirma că satisfacerea anumitor necesități—ne referim aici nu numai la locuitori, ci la orice individ—, fie ele de interacțiune sau de conlucrare, sunt strict dependente de un anumit grad de *libertate* a *individului*. Orașul, spre diferență de rural în care relațiile sunt strânse, oferă

98 Trad. ns. din (Webber, 1996, p. 45): „Nous avons cherché à agir sur ces différentes formes dans le but d'améliorer certains comportements de notre société. Néanmoins nous avons négligé la conception de la ville comme système social en action".

99 Cartea în varianta originală este în limba franceză *La production de l'espace*.

100 Exchange, în limba engleză.

101 Filosoful francez critică existența cotidiană a anilor '70 pe care o consideră pulverizată și ale cărei valori de utilizare sunt doar consumate.



Scanned with OKEN Scanner

individului puterea de a fi pseudo-cunoscut, de a se afla într-o condiție de slăbire a atenției și cunoașterii celorlalți asupra-i și, astfel, acesta are un fundament pentru a fi liber.

Orașul reprezintă în consecință un loc al eliberării în raport cu limitările predeterminate de tipul etnicității, familiei etc., un loc al manifestării libertății prin voință, prin act deliberat. De aici rezultă deschiderea către posibilitatea unei multiplicități de relații care la rândul lor se pot înlocui, încheia etc. În fața unor proiecte ample, precum cel al societății industriale, dependentă tocmai de o manipulare și închidere a acestor posibilități de relaționare, orașul oferă rețele de acțiune menite să combată absența libertății, a egalității, promovând, astfel, convivialitatea. Este tocmai puterea de mobilizare în sprijinul valorificării și respectării egalității, libertății, care produce o stimulare culturală, mai târziu sufocată de societatea industrială prin uniformizare. Putem, în mod realist, să admitem totuși forme ale unei diversități care au supraviețuit uniformizării, ale unei diversități care chiar dacă este relativă deține șansa de recuperare a urbanității într-o societate aplatizată, pentru că:

> *Orașul secretă acest sistem social și cultural care plasează individul în fața unei responsabilități a autodeterminării* [102] *(Ansay et al., 1989, p. 19).*

De altfel, la începutul secolului, Georg Simmel, într-unul din cele mai percutante eseuri privitoare la delocalizare, descrie atitudinea blazată (*blasé*) a indivizilor în fața unei societăți reci a metropolei, ca o strategie de supraviețuire și ca o formă de eliberare: „Astăzi metropolitanul este liber într-un sens spiritual și rafinat, în contrast cu micimea și prejudecățile care dăinuie în orașele mici". Asistăm la o delocalizare care este transformată parțial într-o formă de emancipare, de eliberare, cu mențiunea că libertatea omului nu mai trebuie să se reflecte în viața sa emoțională ca element de confort, libertatea este în distanțarea mentală față de celălalt, distanțare nepermisă fizic din cauza aglomerației și proximității în raport cu celălalt: „Nicăieri nu te simți la fel de singur ca în mulțimea metropolei"[103].

În încercarea de a înțelege totuși esența orașului se conturează un alt înțeles al coexistenței, ca drept la coexistență. Prin ceea ce Lefebvre (1999/1996) numește dreptul la oraș înțelegem, de fapt, revendicarea spațiului urban și participarea la o societate contractuală ale cărei spații de manifestare sunt la rândul lor multiple în condiții de existență protejată contra realității sociale atotdominante, dar și ceva suplimentar; dreptul de a lua parte la valorile orașului și de a lua parte la un spațiu etic specific. Astfel de drepturi nu sunt recunoscute în societatea actuală, printre cele aflate în curs de conturare—dreptul la muncă, la educație, la sănătate, la locuire

102 Trad. ns. din (Ansay *et al.*, 1989, p. 19): „La ville secrete ce systeme social et culturel qui place l'individu face à sa responsabilité d'autodétermination".

103 Trad. ns. din (Simmel, Georg. *The Metropolis and Mental Life*): „One nowhere feels as lonely and lost as in the metropolitan crowd".



Scanned with OKEN Scanner

etc.—figurează și dreptul la oraș—înțeles ca drept la o centralitate reînnoită, la locuri de întâlnire, la ritmuri și utilizări variate, în fine, dreptul la o viață urbană echitabilă (Lefevbre, 1999/1996).

> *În limitele unui oraș sau sat, legăturile între oameni se intersectează și reintersectează, și asta poate produce comunități funcționale și esențial coezive* [104].

Libertate de exprimare, absența unor constrângeri directe, existența împreună cu ceilalți (coexistența), dreptul la oraș. Nu ne îndreptăm oare aici către *spațiul public*? Nu intervine oferirea unui spațiu public de calitate ca un punct esențial al unui centru sau al unei centralități?

Atâta timp cât centrul oferă o formă de circumscriere, de finitudine, de înțelegere a sa ca obiect coerent produce o amplificare a sensului de libertate pentru că permite o infinitate de traiectorii. Singularitatea unui spațiu, atât de importantă pentru a-i conferi sens, produce o mișcare orbitală care nu privilegiază un anumit parcurs, ci o aventurare, fără a aduce însă cu sine și o dezorientare. Cadrul privilegiant și totodată suportul acestei mișcări permanente, fără predefiniri, este spațiul public. Alfredo Mela (2006) insistă asupra uneia dintre calitățile esențiale ale unei centralități ca fiind *capacitatea de a produce sau de a determina apariția unor spații publice*. Acest criteriu permite aprecierea capacității unui centru de a influența sau de a contribui la urbanitatea și sociabilitatea locului de implantare, referindu-se totodată și la permeabilitatea locului respectiv.

În consecință, urbanitatea este cea care efectuează legătura mediatizantă între forma fizică a spațiului și locuitori, între etica spațiului urban și spațiul eticii urbane. Înțeleasă ca un termen polisemantic, urbanitatea reprezintă o formă de respect al celor din jur, al mediului construit, în final o formă de convivialitate și deci revelatoare a valorii de utilizare a orașului, de *calitate a experienței spațiului public* formate din învățare progresivă și coabitare cu diferitul. Urbanitatea devine astfel specificitatea posturii etice urbane; coexistența pacificatoare și cotidiană cu diferitul. Asociată inițial aproape în totalitate cu calitatea de a fi urban, referindu-se deci la spațiul orașului, termenul de urbanitate cunoaște în prezent unele alterări în sensul unei asocieri, mai degrabă, cu conceptul de oraș în sine. O altă asociere frecventă este cu civilitatea, distincția constând în faptul că, în timp ce apanajul urbanității este spațiul, civilitatea revine cu precădere locuitorilor, percepției spațiului de către aceștia și formele de apropriere.

Centrul devine, în această optică, un loc al expresivității reciproce a spațiului și al eticii, argumentând ca drept la oraș, dreptul de a participa la un pact etic cotidian. Urbanitatea demonstrează și pune în evidență pregnanța specifică a spațiului în miza etică. Ea instituie în forma sa spațială și în cea a instituțiilor sale colective, uzuri; injectează strada cu o valoare net

104 Trad. ns. din (Jacobs, 1961, p. 115): „Within the limits of a town or a village, the connections among its people keep crossing and recrossing and this can make workable and essentially cohesive communities".



Scanned with OKEN Scanner

superioară celei unidimensionale de spațiu de circulație destinat numai mobilității, ca spațiu de joacă, de flanerie, de schimb. Spațiul public este un condensator de experiențe, un difuzor de fluxuri, de uzuri multiple.

Lefebvre vorbește despre dreptul la oraș ca despre un drept la o centralitate regăsită, articulată cu ritmuri și utilizări diferite care ar da sens momentelor și locurilor, fără a implica participarea în centrul de putere, ci sub forma regrupării diferențelor într-o relaționare reciprocă.

## 4.4
## Consolidarea centrului în contextul urban

### 4.4.1
### Cadru de interpretare a centralității

*Un număr enorm de oameni se concentrează în centru și dacă nu ar face-o nu ar exista un centru care să conteze* [105].

Luând în considerare corelarea între densitate, diversitate și intensitate, precum și simbolizare și urbanitate putem afirma că centrul orașului este locul în care aceste valori sunt cele mai evidente, observabile sau măsurabile în raport cu corpul urban. Tot centrului îi atribuim, de fapt, și funcțiile precizate la începutul discuției—comandă, control, coordonare, generare și inovație. Rezumând, centrul este cel care asigură funcționarea orașului, rămânând totodată dependent de transformările urbane, într-o formă activă în care se adaptează, așa cum am explicat parțial, în capitolul referitor la extindere.

În prezent, deși există situații clare în care avem o diferențiere mare între zona centrală și orașul istoric[106], putem vorbi de centrul orașului ca de un centru consolidat sau cum este numit în unele țări hipercentru[107]. Desigur, în interiorul acestei zone apar diferențieri calitative, situații parțiale de declin și valorizări diferite, prin intervenții concertate, care pun în valoare zona centrală în mod diferențiat. Însă centrul consolidat reprezintă centrul funcțional[108] al orașului și, până la creșterea orașului cu un ritm fără precedent,[109] el conferă coerență structurii urbane. Chiar dacă în perioada premergătoare acestei succesiuni de creșteri el este deja un fenomen caracterizat de policentralitate—s-o numim internă—, consolidarea sa continuă printr-un proces care se aseamănă cu cel de implozie, descris de Mumford, dar și printr-o serie de încercări de recentralizare, favorizând astfel valența sa vădit centripetă. Susținut și de un proces constant de

105 Trad. ns. din (Jacobs, 1961, p. 205): „Tremendous numbers of people concentrate in downtowns and if they did not there would be no downtown to amount to anything."

106 Atestat ca atare prin numire oficială.

107 Preferăm noțiunea de centru consolidat pentru că subliniază formarea și stabilitatea sa în timp, precum și o anumită coeziune internă, spre diferență de hipercentru care se apropie foarte mult de semantica geometrică.

108 În sensul de: *care funcționează* ca centru al orașului.

109 Începând cu Revoluția Agrară, continuând cu Revoluția Industrială și ulterior în perioada după cel de-al Doilea Război Mondial, din motive explicate în capitolul referitor la extindere.



Scanned with OKEN Scanner

aglomerare și concentrare a oamenilor și a activităților, păstrând astfel un nivel crescut al interacțiunii, centrul este un element dinamic.

Folosind analogia centrului cu *inima orașului*[110], Jacobs pune în evidență două fapte foarte clare: există anumite dependențe generale, subliniem cuvântul generale, ale orașului față de inima sa, remarcând suferința unui oraș atunci când centrul său stagnează sau se dezintegrează: „Oamenii care ar trebui să se regrupeze nu ajung să se regrupeze din cauza activităților centrale care decad"[111]. Intuim aici un atribut esențial al centrului orașului, al incluziunii și al integrării, care reușește să genereze un comportament al părților izolate ale orașului care este mai mult decât suma părților deci, am spune, are un rol catalizator. Observăm totodată rolul coordonator, de asamblare a părților, dar și de conferire a unei specializări specifice dovedite în timp.

Trebuie precizat că, în perioada în care se vorbește de centru consolidat al orașului, el este deja într-o situație în care, în zona periferică, este evidentă apariția altor centre ca urmare a aglomerării continue către orașe și a unor inovații tehnologice care susțin, într-un fel de proces ciclic, reaglomerarea și densificarea. Apariția acestor centre este însă sub dominația clară a centrului consolidat, deținător nu numai al unei simbolistici și urbanități elevate, dar și a unei intensități, ierarhizări și diversificări pe măsură. În raport cu el, centrele secundare care apar, în general sub forma gărilor sau a unor echipamente publice, rămân într-un anumit stadiu de izolare până când o nouă formă de autoritate le scoate la iveală și le pune, de fapt, în valoare ca centralități[112].

Ne propunem, în cele ce urmează, o reluare parțială a discuției de până acum pentru a încerca, pe de-o parte, sintetizarea unor principii care pot califica un loc drept centru, iar, pe de altă parte, prin aplicarea unor abilități definitorii ale centrului să încercăm să înțelegem cum poziționează ele centrul în structura urbană.

În concluzie: *centrul se constituie, în timp, ca un fenomen complex, rezultat în urma unui proces de concentrare și acumulare de fluxuri, oameni, activități, care se transformă prin intensificare, filtrare, sintetizare, sedimentare și inovație într-un ansamblu coerent și coeziv ce expune un grad ridicat de diversitate, intensitate și ierarhie simbolică, formală și funcțională precum și de urbanitate; capacitatea de transformare a cantitativului în calitativ și a unor relații indiferente în relații productive susține abilitatea centrului de regenerare proprie și a țesutului înconjurător și, totodată, de confirmare a rolului de ordonator al structurii urbane.*

Fiecare din aceste atribute—*intensitate productivă (de centralitate), intensitate relațională, densitate, diversitate, simbolizare și urbanitate,*

110 Termen preferat, mai degrabă, de către funcționaliști și de către urmașii lor pe care autoarea îi critică.

111 Trad. ns. din (Jacobs, 1961, p.165): „People who ought to get together, by means of central activities that are failing, fail to get together."

112 Spre exemplu, Gara de Nord a Bucureștiului atrage un număr mare de vizitatori, dar o mare parte a acestei atracții rămâne strict dependentă de funcționarea în calitate de gară, negenerând în jur decât zone sociofugale.



Scanned with OKEN Scanner

*capacitatea de generare/regenerare, la care adăugăm și poziționarea topologică*—este în măsură să definească o dimensiune a centralității centrului, înțeleasă ca o afirmare superioară a poziției sale în raport cu alte locuri din oraș. Superioritatea respectivei calități se poate citi atunci când ea este raportată la un loc care nu o deține deloc—centralitate maximă, susține monocentralitatea—sau la un loc care are un anumit grad din calitatea respectivă—centralitate medie sau minimă, susținând policentralitatea. Spre exemplu, un anumit loc poate deține o densitate mai mică decât o zonă de locuire, dar are, în același timp, o diversitate mai mare a funcțiunilor și o ierarhie mai mare și, deci, deține o centralitate sporită în raport cu zona de locuire.

Ceea ce ne interesează însă este suprapunerea mai multor dimensiuni ale centralității. Din acest punct de vedere, afirmăm că pentru a putea vorbi de centrul orașului este nevoie de îndeplinirea mai multor condiții simultane:

(1) Concentricitatea cât mai mare (maximă) a tipurilor de centralitate maximă pe care le poate deține, care va fi numită indice de maximă concentricitate;

Acest indicator permite posibilitatea unei evaluări aprofundate a centralității. Desigur că ea se supune unor determinări contextuale care sunt dificil de analizat: caracteristicile demografice și repartizarea în structura urbană a diferitelor grupe de vârstă, fiecare având moduri proprii de utilizare a centrului/centralității; accesibilitatea și conectivitatea și posibilitățile efective de deplasare pe care le au la dispoziție, precum și gradul de mobilitate, indicatori pe care îi vom discuta separat.

**Este important ca pentru moment să distingem trei straturi suplimentare ale centralității așa cum sunt prezentate în Figura 5:**

- **centralitate potențială:** în raport cu atributele unui loc se poate aprecia nivelul atractivității sale care poate fi scăzută sau ridicată, în funcție de practicile născute efectiv în raport cu locul respectiv;
- **centralitate aparentă:** așa cum am precizat doar tangențial, un loc se poate încărca cu o putere mai mare de atracție ca urmare a unei simbolizări puternice, a unei mediatizări mai bune a locului respectiv sau a unei frecventări de către o populație care nu folosește efectiv acel loc, ci el constituie mai degrabă un loc de tranzit[113]. Se leagă foarte mult și de percepție, deci de o dimensiune perceptivă;
- **centralitate reală:** măsura frecventării unui loc poate fi un indicator al centralității reale: aici intră în discuție și temporalitatea sub forma unei utilizări intense de-a lungul zilei și al nopții sau al unei utilizări privilegiate care poate fi declanșată de un anumit eveniment sau de ore de vârf.

Admitem faptul că un loc în care centralitatea reală este semnificativă se încarcă și de o centralitate potențială, care se naște ca structură de noi oportunități în raport cu locul respectiv. În egală măsură, centralitatea

113 Piața Victoriei din București, datorită intermodalității asigurate de prezența mai multor linii de metrou și de transport în comun, determină o serie de fluxuri de oameni între aceste mijloace de transport, fluxuri care sunt aparente la suprafață (din cauza unei intermodalități nefuncționale) și care creează impresia unui loc cu intensitate mare.



Scanned with OKEN Scanner

aparentă poate contribui fie la valorificarea unei centralități potențiale, fie în unele situații o poate chiar declanșa, în timp ce poate amplifica centralitatea potențială a unei centralități reale.

(2) Îmbinarea cât mai bună a celor trei tipuri de centralitate, principiu pe care propunem să îl numim indice de maximă suprapunere;

Așa cum ne putem aștepta, o serie din criteriile de mai sus pot fi diferențiate în funcție de portanța lor, de aria de acoperire sau influență: este suficient a considera centralitatea aparentă care poate avea practic o arie indeterminabilă de propagare. Din acest punct de vedere este nevoie de o aproximare a relației dintre un loc încărcat de centralitate și spațiul asupra căruia intervine nu numai ca deservire cu o anumită funcție, cu raritate mai mare sau mai mică, dar și efectiv prin generare, regenerare, producție de spațiu. Discutăm așadar de o serie de criterii de contextualizare:

- **gradul de ancorare în context:** înțelegem un criteriu calitativ al unui loc de centralitate, care se poate explica prin aptitudinea creativă și generatoare de centralitate a capacității sale de a se înscrie în context pentru ca, pe termen lung, să poată determina o transformare a ceea ce îl înconjoară. Se poate manifesta ca urmare a unei iradieri, sub forma unei infuzări de centralitate a ariei înconjurătoare, prin apariția unor funcțiuni secundare legate de cele primare ale locului de centralitate, prin generarea de spațiu public etc. Acest criteriu permite aprecierea capacității unui centru de a influența sau de a contribui la urbanitatea și sociabilitatea locului de implantare, referindu-se totodată și la permeabilitatea locului respectiv;
- **gradul de interdependență:** se poate aprecia ca apariție a unei relații simbiotice între locul de centralitate și aria aferentă lui, rezultând într-o relație durabilă. Compatibilitatea funcțională sau relațională, raritatea și calitatea funcțiunilor prezente în locul respectiv conduc în timp la dezvoltarea unei stabilități. Aici funcțiunea de locuire intervine ca un factor primordial în menținerea unui nivel bun de funcționalitate a zonei.

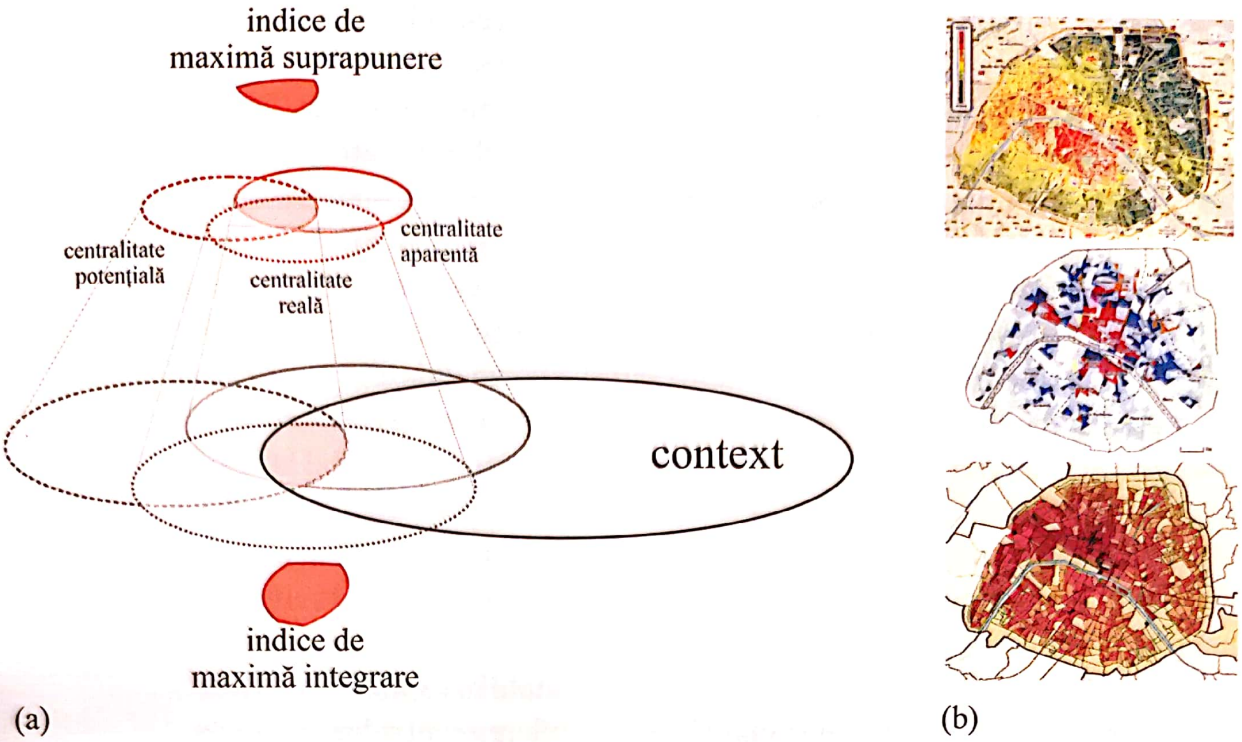
(3) Ancorare maximă în context, înțelegând aici întreținerea unei relații de interdependență cât mai profundă cu masa urbană înconjurătoare, pe care propunem să îl numim indice de maximă integrare[114].

Rezultatul confirmat de suprapunerea acestor indici este, de fapt, o stare de maximă centralitate care este practic extrem de greu de replicat la nivel urban sau metropolitan.

114 Vom aprofunda acești indicatori propuși și cu ocazia discutării problemei conectivității și accesibilității.



Scanned with OKEN Scanner




**F 5** Trei straturi ale centralității: (a) interpretare și reprezentare grafică a celor trei straturi ale centralității_sursa: M.A., (b) exemplificare - cazul Paris intra-muros, în funcție de densitatea construcțiilor, centralitatea comercială și prețul terenului, demonstrând o bună corelare între cele trei paliere în sensul unei corespondențe între ariile cu grad mare de centralitate, densitate ridicată a fondului construit și a valorii mari a terenului_sursa: *Atlas de Paris și Définir les centralités commerciales au cœur d'une grande métropole: le cas de Paris intra-muros.*

### 4.4.2
### Alterări și adaptări ale centrului consolidat

Reluând una din ideile de început—*cea de dispozitiv de sinteză progresivă și de capacitate regenerativă*—și aplicând calitățile menționate anterior, ajungem la următoarea imagine: simbioza care se creează în timp, prin filtrare, sintetizare și metabolizare a interacțiunilor de ordin funcțional, uman și spațial, având diferite intensități, precum și prin rafinarea unui grad de urbanitate cu un nivel simbolic sporit, face ca centrul consolidat să aibă o anumită rezistență la schimbare, înțeleasă nu atât prin excluderea sau blocarea schimbării, cât printr-o decodificare și recodificare a ei în forma în care se materializează într-un act de continuitate. Prin continuitate ne referim atât la cea temporală, cât și la cea spațială, astfel încât citirea respectivei schimbări într-un viitor, în raport cu momentul schimbării, nu se poate face separat de imaginea centrului. În optica unei alterări a intimei imbricări a acestor calități, fie prin intervenții brutale sau neadecvate, rezultatul este o pierdere de centralitate, intervenind un dezechilibru, fie crește prea mult intensitatea, în detrimentul, spre exemplu, al diversității, fie se tinde către monospecializare ș.a.m.d.

Centrul consolidat al orașului, caracterizat de o diversitate funcțională mare, cuplată cu funcțiuni de rang superior—grad mare de raritate, de o intensitate simbolică și afectivă crescute și de un nivel ridicat de urbanitate, în fața unei presiuni în creștere a forțelor care își dispută spațiul central,



Scanned with OKEN Scanner

poate răspunde în funcție de capacitatea sa, aici intervenind, de fapt, elementul-cheie al centralității : răspunsul la stimuli.

**Scenariile majore posibile de alterare a centrului orașului** (fără a exclude posibilitatea simultaneității sau succesiunii) **identificate sunt:**

(a) va exercita suficientă presiune pe țesutul înconjurător pentru a se putea extinde în colaborare cu acesta (vorbim deci de o limită dinamică a centrului), înțelegând infuzarea țesutului în cauză cu centralitate;

(b) va alege calea conservării, a încercării de menținere a unui prag de stabilitate permanent (nu lipsit de riscuri sau efecte secundare);

(c) se va modifica—introvertit—pentru a se supracapacita (restructurare, revitalizare, reconstrucție, renovare etc.) conducând invariabil la o intensificare;

(d) va suferi un proces de descentralizare, aceasta presupunând o pierdere a unora din funcțiunile prezente pentru a putea acomoda alte noi funcțiuni.

Primul și cel de-al doilea scenariu vor fi tratate în capitolul referitor la extindere, într-o secțiune referitoare la hipertrofierea centrului, respectiv la patrimonializarea sa ; în consecință, le vom trata succint în secțiunea de față, urmărind să arătăm doar felul în care extinderea centrului în zona perimetrală și conservarea sa ca atare cresc puterea de polarizare prin intensificarea uzurilor și fondului construit.

Primul scenariu depinde de permeabilitatea țesutului înconjurător și, de fapt, de capacitatea de a asigura anumite condiții care pot fi apreciate drept de potențială centralitate, altfel spus, morfo-funcțional și social trebuie să creeze condițiile implantării unor funcțiuni care își dispută centrul, dar care întrevăd potențialul acestei zone.

Al doilea scenariu, prezentat sub forma protecției, deși asigură un cadru pentru conservarea centrului și limitarea intervențiilor, constituie și un risc: nu în puține cazuri, condițiile prea rigide de conservare a unei zone centrale au determinat crearea unei polarități marginale puternice. Putem cita ca exemplu zona La Defense, în cazul Parisului. Un contraexemplu, deși extrem, îl reprezintă orașul Medellin (Columbia) unde centrul vechi este un amestec de vechi cu nou, fragmentat de infrastructură de mare capacitate și polarizare socială.

Cel de-al treilea scenariu se apropie foarte mult de noțiunea de intensificare, supra-densificare și optimizare, calificând forța care solicită această transformare drept una foarte puternică. Un exemplu îl constituie remodelările făcute în scopul creșterii accesibilității la zona centrală, intervențiile radicale fiind numeroase.

În ultimul scenariu, asupra căruia vom reveni într-un alt capitol, asistăm la o preferință pentru conversii funcționale. Un exemplu posibil îl reprezintă procesele de transformare macroeconomică care conduc la transformarea unor suprafețe mari, inclusiv ale centrului, în spații dedicate activității respective, fiind suficient aici să enumerăm Revoluția Industrială sau funcțiuni de grad înalt a căror decizie de amplasare în centru este dictată de anumite împrejurări, impunând o restructurare parțială a zonei centrale.



Scanned with OKEN Scanner

### 4.4.3
### Noi centralități intra-urbane și tipuri de relații între centralități

Consolidarea centrului se face însă în contextul creșterii orașului, pe orizontală și pe verticală, în contextul afirmării centralității lui, a stării de centralitate în raport cu cartierele de locuire și cu alte activități din oraș. Așa cum este firesc și, de fapt, cum am explicat, o masă urbană crescută este asociată întotdeauna unei aprecieri a unor zone din oraș ca locuri centrale fie ca apariție a unei funcțiuni deosebite, fie ca aprecieri a unei valori de simbolizare a locului respectiv sau chiar din simpla situare într-o poziție care creează oportunități (convergența unor străzi sau a unor căi de vizibilitate) atunci când orașul crește și înglobează locul respectiv. În timp ce masa urbană crescută se asociază unor noi oportunități—înțelegem aici și creșterea numerică a populației, constituind bazinul de forță de muncă, consumatori, utilizatori etc.—, se nasc **o serie de situații:**

(a) centrul consolidat al orașului, prin procesul de filtrare și sinteză pe care îl întreprinde, respinge anumite funcțiuni în afară, relocarea lor în alt loc făcându-se după principii apropiate de cele care au determinat alegerea centrului ca loc de amplasare. Se poate naște astfel un pandant al centrului, dar doar în condiții speciale. Drept contraexemplu am notat deja Edge Cities-urile descrise de Garreau[115];

(b) intervenția unei forme de autoritate poate avea drept consecință: distrugerea centrului, adaptarea la propriile nevoi sau păstrarea și construirea altuia nou;

(c) o apreciere a centralității unor orașe sau sate înglobate în creșterea orașului centru care sunt impulsionate, devenind la rândul lor centre,[116] sau a unor funcțiuni care se dezvoltă în timp;

(d) o serie de noi centre apar ca urmare a unor schimbări impuse de nivelul istorico-global sau a unor transformări socio-economice (conversia unor terenuri în declin într-o activitate emergentă);

(e) descentralizarea unor activități către locuri mai periferice, pe care o vom discuta într-un subcapitol dedicat;

(f) existența pe o perioadă mai lungă a unor activități în centrul orașului care, pe măsură ce își dezvoltă activitatea, caută noi locuri din oraș pentru a-și mări capacitatea de producție—*imaginea incubatorului.*

### 4.4.4
### Noi centralități intraurbane și tipuri de relații între centralități

Toate cele trei principii (concentricitate, suprapunere și integrare) explicate anterior vor suferi o serie de alterații, în funcție de combinația și gravitatea lor rezultând o nouă formă de organizare a centrului sau doar o

115 Edge City—pol dezvoltat în relație cu nodurile de autostradă care oferă, și aici îl preluăm pe Kostof, un tip de urbanitate lipsit de prezența centralizatoare a sferei civice.

116 Într-o prezentare a strategiei pentru Londra, unul din punctele esențiale afirmate de Terry Farrel este punerea în lumină a așezărilor care au format Londra și cărora le poartă încă numele.



Scanned with OKEN Scanner

modificare la nivelul componentelor sale. Ceea ce prezența mai multor centralități într-un oraș aduce în prim-planul discuției este, de fapt, modul în care ele relaționează.

Din moment ce centrul orașului, un fapt istoric cu încărcătură amplă la toate nivelurile, confirmă ceea ce am numit principiu al suprapunerii, și înțelegând în același timp că are deja un rol consolidat la nivelul structurii urbane, nu este verosimilă apariția unei situații reale de concurență din partea unei noi centralități. De fapt, se poate confirma cu ajutorul a numeroase exemple faptul că multe din centralitățile nou apărute la nivel intraurban rămân inferioare din punct de vedere al centralității centrului orașului.

**Din punct de vedere al centralității, situarea noilor centralități în raport cu centrul orașului se poate înscrie în următoarele situații:**

(1) Apărând într-un context al centrului deja consolidat al orașului în care ele se află deja într-o arie de polarizare a acestuia și în consecință:

- intră într-o logică a **specializării**[117] în care un centru dominant alocă specializări diferitelor părți ale orașului, fiecare nouă centralitate preluând una din ele—deci a dependenței de un mecanism;
- nașterea unei situații de **concurență** cu centrul orașului nu constituie o problemă reală din cauza complexității centrului; se poate vorbi cel mult de o concurență parțială—spre exemplu pentru domeniul comerț[118];
- devin **complementare** centrului în asigurarea unor servicii și activități cu caracter local, la nivel de cartier, contribuind, astfel, la posibilitatea eliberării unor spații ale centrului în care asigurarea respectivelor servicii nu mai este necesară; deși nu este un model generalizabil, Gaschet (2009) arată clar gradul de substituibilitate între centre în funcție de variațiile prețului terenului și distanța dintre centre, indicând dificultatea afirmării unui centru secundar matur;
- sunt **potențate** sau **inhibate** de prezența centrului prin iradiere și dezvoltarea în timp a unei relații.

(2) Apărând ca urmare a progresului tehnologic—gările, aeroporturile etc.; prezintă un potențial ridicat de apreciere a centralității, dar din cauza gândirii sectoriale și în izolare[119] față de textura urbană nu reușesc, decât recent, să își amplifice centralitatea;

(3) Apărând ca urmare a **dezvoltării unor localități de dimensiuni medii sau mici:** dețin avantajul existenței unui centru de mici dimensiuni care este deja centrat pe corpul localității respective, dar și al unei includeri atât a locuirii, cât și a altor funcțiuni—chiar dacă minimale. Devenirea lor, în timp, le confirmă în continuare ca subcentre sau centre ale cartierelor

117 Centralități comerciale, centralități de servicii, centralități turistice etc.

118 Tipul de produse care se consumă în centrul orașului urmează un proces de selecție, care le face să nu fie găsite cu ușurință în alte părți ale orașului.

119 Atunci când sunt amplasate în oraș, gările de la începutul secolului al XIX-lea constituie puncte majore de interes ale orașului cu toate că se încadrează într-o logică a separării funcționale de oraș. Doar în perioada recentă asistăm la o integrare a funcției de circulație cu diverse alte funcții precum servicii, comerț, cultură etc.



Scanned with OKEN Scanner

existente care nu au rămas însă insensibile la dezvoltarea de ansamblu a orașului[120];

(4) Apărând ca urmare a unei **transformări de ordin funcțional**, generând astfel o situație de atracție într-un anumit loc.

**Din punct de vedere al situării lor cu referire la raportul între centralități la nivelul orașului.**

Aici este importantă atât precizarea făcută de Jane Jacobs—unele funcțiuni primare determină apariția unor funcțiuni secundare care, în funcție de succesul lor, pot deveni primare—, cât și cea a proximității lor și a situării în raport cu centrul orașului—putem aprecia astfel că este dificil ca două centralități cu specializări relativ similare să intre într-o situație de concurență atunci când ele sunt amplasate diametral opus față de centrul orașului care are, și el, aceeași funcție bine reprezentată.

(1) **complementaritate:** se poate naște atunci când locurile respective dețin funcțiuni complementare posibile ca urmare a unei specializări diferite sau asigură împreună o deservire completă a unui bazin de utilizatori;

(2) **dominanță și subordonare:** se naște între locuri care au fie un bazin diferit de utilizatori, fie au funcțiuni cu grad de unicitate diferit, fie între locuri care au o diversitate sau intensitate diferită astfel încât o centralitate cu importanță mai mică poate deveni o subcentralitate a uneia cu centralitate sporită. Înclinarea echilibrului prea mult către una din centralități poate duce la inhibarea celeilalte;

(3) **concurență:** poate apărea mai ales în situațiile în care zonele de acoperire a două locuri de centralitate se suprapun, ele oferind aceleași servicii; este nevoie deci de un principiu de similaritate, cel puțin la o parte dintre criterii;

(4) **potențare reciprocă**[121]: poate apărea ca urmare a unei asocieri a două centralități în scopul creșterii ariei de polarizare și a influenței;

(5) **indiferență:** centralitățile pot coexista fără a interfera mai ales atunci când sunt reciproc exclusive—fie nu se adresează aceleiași clientele, fie sunt suficient de depărtate una de alta, fie se află într-o situație de izolare impusă de condiții naturale sau de bariere fizice sau antropice[122].

În concluzie, procesul de sinteză a cantitativului în calitativ se citește sub forma producției de centralitate la două niveluri: primul, înțeles ca răsfrângere a centralității asupra teritoriului intraurban atât sub forma consolidării și amplificării centrului, cât și prin generarea unor centralități noi, a unui policentrism ordonat în funcție de centru, conturat ca

120 Am notat deja unul din proiectele emblematice din strategia Londrei, care urmărește punerea în evidență a vechilor centre de comunitate care au stat la baza formării cartierelor actuale ale orașului. Exemplul nu este unic, fiind o tendință europeană în acest sens, bazată și pe încurajarea unei culturi a *local*-ului.

121 Exemplul Berlinului poate servi drept argument pentru importanța orașului ca aglomerare nu neapărat în jurul unui centru—care nu a existat niciodată—, ci ca un fenomen de polinucleație care, la un moment dat, se coagulează și reușește să formeze un tot coeziv și să ofere impresia existenței unui centru (Ghent Urban Studies Team /GUST, 2002, p. 109).

122 Nodurile de autostradă, pachetele de linii de cale ferată, cursurile de râuri etc. constituie elemente determinante pentru aria de polarizare a unei centralități.



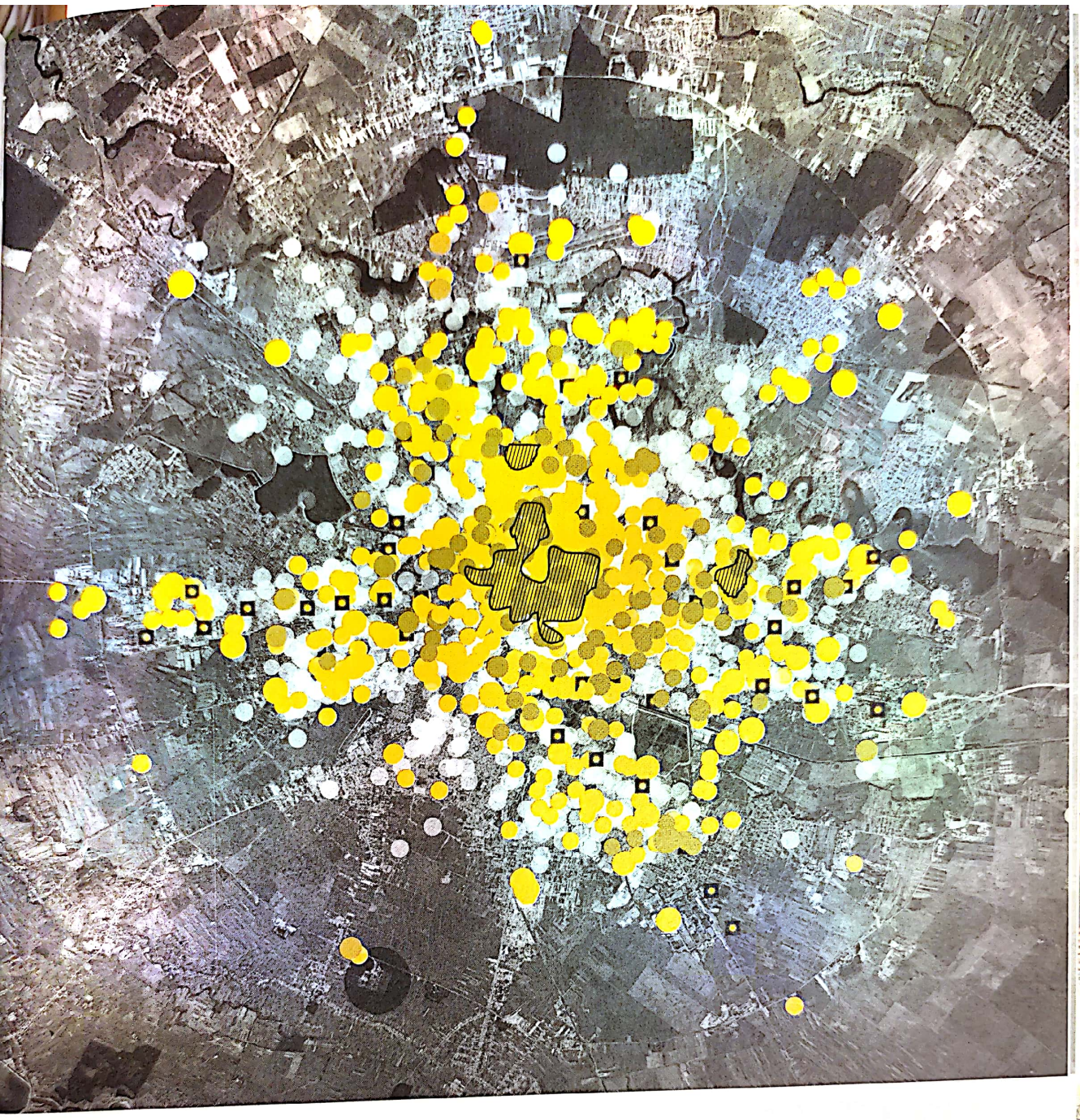
Scanned with OKEN Scanner

dominantă; al doilea, înțeles ca o consolidare a corpului urban, ca o formă de centralitate care începe să fie înțeleasă într-un context mai amplu, teritorial; spre sfârșitul anilor '60, în plin avânt al noii ere informaționale și al globalizării, *orașul consolidat*, la care ne raportăm astăzi în termeni generali ca la un *oraș compact* și care, din punct de vedere al constituirii spațiale și funcționale, păstrează o anumită *coerență și coeziune internă*. Starea sa de policentralitate este marcată de prezența centrului ca loc privilegiat de centralitate, de maximă centralitate, respectând atât principiul de concentricitate cât și pe cele de suprapunere și integrare, urmat de o serie de centralități sau centre (înglobate) de scară redusă—reduse ca număr, specializate și complementare—, subordonate și dependente de centrul orașului. În plus, centralitatea se judecă și se manifestă la un nivel intraurban, în granițele unor limite administrative—uneori prin anexare a comunelor învecinate ale orașului centru[123]. Coeziunea și mai ales coerența, întărite în principiu prin creșterea și dezvoltarea orașului și a centralităților în consecință, se pot citi în afirmarea continuă a centrului orașului ca un loc de centralitate dominantă și privilegiată—ca urmare a unei conjuncții a tipurilor de centralitate discutate—care conferă orașului sens și, totodată, o cheie de lectură.

123 Vom explica în capitolul referitor la aplicarea practică a policentralității.



Scanned with OKEN Scanner



zone cu intensitate și diversitate funcțională ridicate

funcțiuni cu grad mare de raritate (primărie, muzeu, teatru, spital, instituții, stadion etc.)

funcțiuni cu grad mediu de raritate (liceu, piață agro-alimentară, hotel, etc.)

funcțiuni cu grad mic de raritate (școală, grădiniță, biserică, bancă, farmacie etc.)

F 6 București, intensitate și diversitate funcțională_sursa: interpretare și reprezentare grafică M.A. pe baza CSB2035.



Scanned with OKEN Scanner

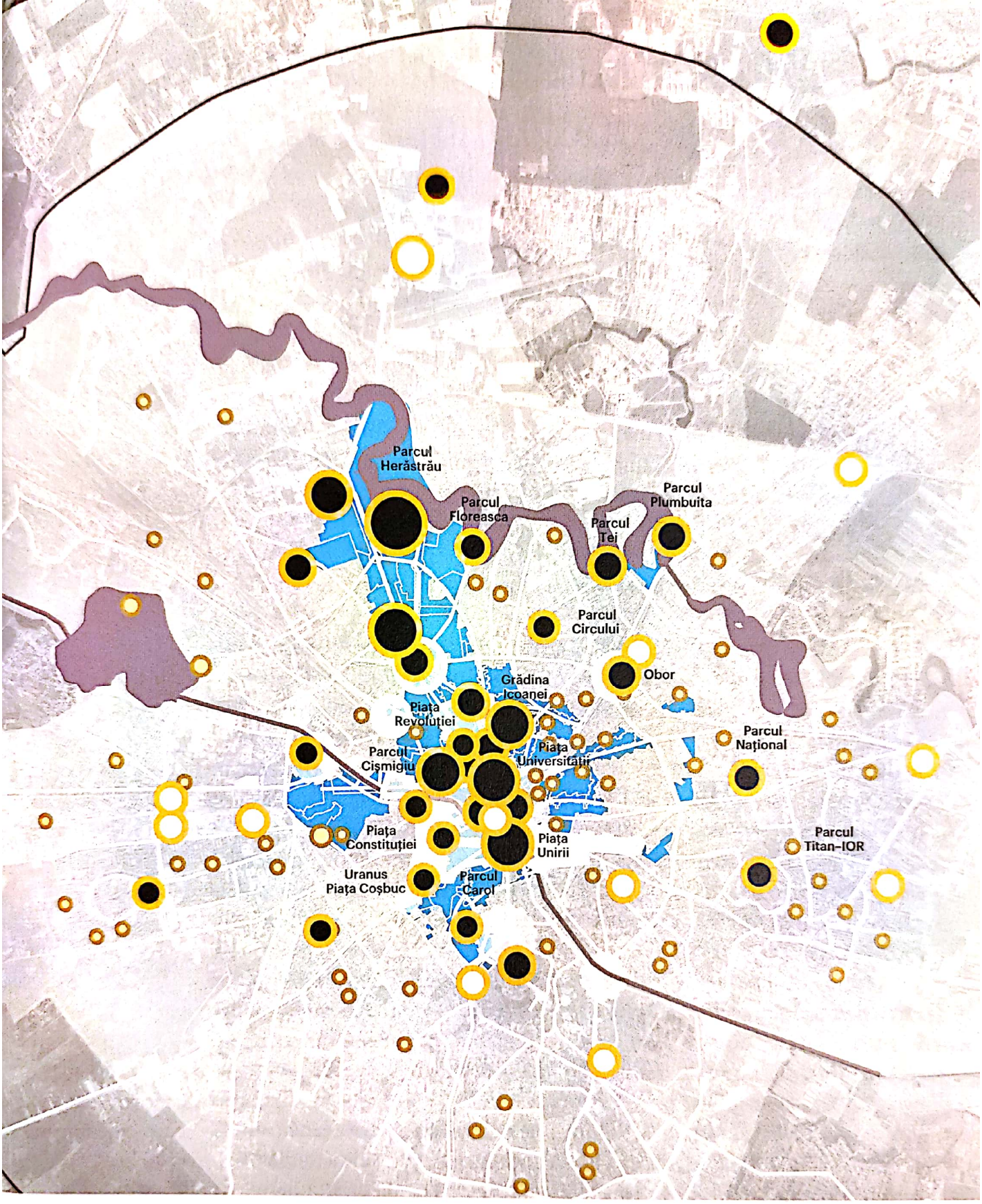
*Din punctul de vedere al funcțiunilor, al diversității, importanței și densității funcționale se poate considera, așa cum o arată Figura 6, că Bucureștiul deține o oarecare coerență, înțeleasă ca o pregnanță și intensitate funcționale mai mari care favorizează centrul orașului. Se întrevede și constituirea unor nuclee în care gruparea unor funcțiuni mai importante contribuie la afirmarea locului ca distinct în cadrul structurii urbane. Trebuie menționat că releveul funcțional nu ia în considerare toate funcțiunile posibile. Ca principiu general se poate afirma că mutarea multor funcțiuni în ansambluri comerciale sau de tip mall a atras după sine, într-o fază incipientă, o pierdere de polarizare a centrului orașului.*

*Aceste grupări s-au produs în zone periferice sau uneori au valorificat zone critice din oraș. În momentul de față există o tendință de echilibrare a centrului, dar care se face printr-o specializare prea mare către sectorul consum de de tip restaurante, terase, baruri etc. comportând, pe termen lung, riscul monofuncționalității explicat în capitolul 4.3.2. Este de asemenea evidentă o deservire foarte slabă a zonelor periferice, a zonelor cu probleme de sărăcie și o lipsă de adaptare la realitatea de ocupare a terenului în oraș (zonele cu densitate mare sau zonele cu populație tânără dominantă nu au o deservire specializată). Prin corelarea cu repartizarea locuitorilor în teritoriul orașului se poate distinge, de fapt, un dezechilibru care solicită o reechilibrare.*

*Dezvăluind o sinteză a prezenței și intensității spațiului public—intuind aici și o centralitate aparentă, discutată anterior— cu valorile de patrimoniu ale Bucureștiului, se poate aprecia o concentrare pe zona centrală. În figura 7 se poate observa ca efect transformarea centrului într-o zonă cu intensitate relațională crescută, dar și cu o intensitate simbolică ridicată (în sensul comentat la capitolele 4.3.3. și 4.3.4.). În București, spațiul public nu face parte din preocuparea autorităților, fapt dovedit de lipsa amenajării— până recent— și de lipsa unei politici de încurajare și structurare a acestuia. Reconsiderarea acestuia ca mod activ de experimentare a orașului de către locuitori, mai ales în afara zonei centrale, este esențială, aici evenimentele temporare de tipul concertelor de mari dimensiuni, precum și alte manifestări similare au un rol de catalizator în percepția locurilor respective ca propice pentru amplificarea centralității.*

*Din punctul de vedere al spațiului public (amenajat), subliniem lipsa acută a acestuia în cazul mall-urilor sau al centrelor comerciale, având un dublu efect: o relaționare slabă cu țesutul urban și, astfel, afectarea gradului de urbanitate și, în al doilea rând, încetinirea sau inhibarea potențialului de generare al acestor locuri de centralitate. Chiar dacă se bucură de o frecvență mare, Băneasa Shopping City, Vitan Mall, AFI Palace Cotroceni etc. se evidențiază aproape ca enclave spațiale la nivelul orașului, în principiu datorită acestui mod de tratare a spațiului public, încurajând, astfel, accederea cu automobilul.*

Scanned with OKEN Scanner




F 7 București, prezența și intensitatea spațiului public_sursa: interpretare și reprezentare grafică M.A. pe baza CSB2035.



Scanned with OKEN Scanner

# 5 Reconfigurarea centralității intrametropolitane

*Inima, chiar în era în care îi este posibilă transplantarea, este încă văzută ca un organ central al umanității internalizate în jocurile lingvistice dominante ale civilizației noastre* [124].

## 5.1
## Accentuarea fenomenului de concentrare la scară metropolitană

Odată cu accentuarea globalizării și a restructurării economice, repercusiunile asupra spațiului metropolitan sunt însă multiple: creșterea dispersiei urbane; trecerea de la ierarhii urbane la rețele urbane; emergența unor orașe de periferie; noi componente demografice și sociale. Toate aceste procese expuse de Knox, preluat de Liviu Ianăși (2012), antrenează un dublu proces care acționează la scară metropolitană: uniformizare, impusă de noi constrângeri globalizante, dar, mai ales cel de diferențiere, necesară ca urmare a unei logici competiționale, și ambele produc, printre altele, nevoia (re)considerării centralității. În plus, progresul tehnologic, capacitățile de transport rapid fac ca centrul geometric al orașelor să înceteze să fie locul cel mai accesibil.

Procesul intens de metropolizare al ultimelor decenii, impulsionat de creșterea deciziei de localizare a multor actori, din ce în ce mai selectivi, în spațiile metropolitane—deci, ne putem aștepta la o concentrare crescândă în spațiile cu competitivitate mare—justifică o evaluare a centralității la acest nivel al metropolei.

Prin confruntarea a două forme de centralitate, cea intrametropolitană și cea urbană, este indicată o inaptitudine crescândă a multor centre de a asigura corect funcțiile centrale ale metropolelor, simultan cu o polarizare multiplă care preferă periferiile. Efectele induse sunt în sfera funcționalității, a socialului, a spațiului construit, precum și de ordinul congestionării și sufocării centrului. În timp ce la nivel continental, pentru metropolele europene, este simptomatică generalizarea fenomenului policentralității, în privința efectelor induse de către acest proces asupra

124 Trad. ns. din *Spheres*, vol I (Sloterdijkl, 1998): „The heart, even in the age of its transplantability, is still viewed as the central organ of internalized humanity in the dominant language games of our civilization."



Scanned with OKEN Scanner

centrelor orașelor suntem momentan reținuți pentru că simpla stabilire a condiționalităților respective este mult mai complicată; putem menționa ca exemplu simpla depopulare a centrelor de oraș ca urmare a înăspririi condițiilor de viață sau lipsa unor echipamente; în alte cazuri există centre prospere și înfloritoare și simultan o policentralitate funcțională. Se remarcă însă două tendințe:

*(1) o tendință discretă de aglomerare care, la nivel metropolitan, nu se coagulează într-un pol, am putea spune un model relativ dispersat;*

*(2) o tendință spre aglomerare care respectă un principiu ierarhic bazat pe un centru principal (centrul orașului) și o serie de subcentre secundare specializate (cu unele suprapuneri) care funcționează într-un sistem deschis.*

În privința celor din a doua categorie suntem interesați să înțelegem motivele pentru care ele au această predispoziție spre aglomerare, documentată de o serie de economiști reputați care i-au conferit sintagma de *economia aglomerației*. O'Sullivan (2002) explică oportunitatea aglomerării prin patru beneficii, structurate pe două niveluri: împărțirea input-urilor și costurilor intermediare, partajarea bazinului de forță de muncă, asortarea forței de muncă și surplus (externalități) de cunoaștere/inovație care, în funcție de similaritatea dintre firme sau diferențierea lor, definesc economii prin localizare sau economii prin aglomerație.

Bazat pe cazuistica prezentată în anexă, preluându-l pe Gaschet și ca urmare a documentației parcurse, se pot extrage o serie de caracteristici ale procesului de polinucleație:

- Emergența simultană a unui număr relativ important de poli de activități periferici a căror talie rămâne modestă comparativ cu cea a centrului tradițional;
- Specializarea foarte puternică a diferitelor subcentre, fiecare dintre ele părând să fie dedicată uneia sau două funcțiuni economice;
- Varietatea importantă de specializări expusă de diferite centre;
- Localizarea în apropierea nodurilor de transport sau infrastructură de mare capacitate, cel mai des departe de zonele industriale;
- Creșterea investițiilor în infrastructură, uneori cu evidențierea deplasărilor între poli periferici.

În jocul de interese asupra teritoriului metropolitan, polarizarea capătă un rol tot mai important cu o miză dublă (Ascher, 2008, p. 114): ca proces care asigură concentrarea activităților în locuri predestinate —poli—și care, astfel, poate susține gestionarea unor fluxuri ample, benefice pentru metropolă; prezența mai multor poli asigură dezvoltarea unor subsisteme radioconcentrice. Cum ne sunt utile cele două mize? În primul rând, regruparea mai multor activități nu are numai rolul de *a eficientiza fluxurile și de a atrage și justifica o infrastructură de mare capacitate* aferentă, ci și pe cel de racordare la scara mai mare a teritoriului din care face parte polul respectiv: dacă el nu este conectat la o capacitate care să îi asigure un flux stabil și permanent, poate ieși foarte ușor din circuitul respectiv, obligat fiind, în consecință, să își diminueze activitatea sau să mărească costurile pentru a opera la capacitate optimă. Menținerea capacității este importantă pentru păstrarea rolului în sistem. În privința subsistemului



Scanned with OKEN Scanner

radioconcentric, sensul în care autorul face referire la el nu este clar, ceea ce putem întrezări fiind crearea unei țeseri a teritoriului, marcate prin structuri de activități. Totodată nu este clar dacă polii respectivi sunt imaginați ca o grefă pe localitățile existente sau sunt doar structuri de activități de sine stătătoare. Prin ideea polarizării multiple, care nu este nouă de fapt, asociată creării unor axe majore de transport, autorul subliniază nu atât o relaționare cu centrul, cât una între poli periferici.

Se conturează imaginea unei creșteri multilaterale a orașului compact despre care vorbeam, pe care o vom comenta în capitolul următor; ceea ce este de reținut și anticipat este că, în urma sau în paralel cu această creștere, reconfigurarea centralității se face sub formă policentrică și nicidecum printr-o disipare a centralității, așa cum o anunțau autori precum Secchi, Boeri și Lanzani prin apelativul de *citta diffusa*[125] sau de metropolă orizontală sau Waddel și Shukka sub configurația de *forme împrăștiate fără centre și margini*[126].

Pentru a urmări cu mai multă atenție acest fenomen de multipolaritate vom încerca să înțelegem mai bine prin ce se manifestă noile fluxuri majore funcționale și cum se modifică poziția lor în cadrul centralității urbane.

## 5.2
## Noi transformări de ordin funcțional cu implicații asupra polarizării și asupra compunerii centralității

Fiecare metropolă/oraș apare, de fapt, prin emergența, instrumentalizarea și exercitarea unei funcții sau a unui cumul de funcții, înțelegând, astfel, rolul pe care îl joacă la un nivel suprasistemic. Un studiu întreprins în 1970, citat de Bird (1977, p. 124), enumera șapte funcții cu cea mai mare incidență: *funcție regională, administrație, sediu guvernamental, funcție port, manufactură, funcție de servicii* și, în final, *funcție minieră*. Încercând o sedimentare a funcțiilor celor mai comune pentru cele 100 de metropole, același studiu sintetizează faptul că fiecare deținea o funcție cu caracter central în formă de „focar comercial și centru decizional pentru manufactură și centru regional de servicii"[127].

La aproape cinci decenii după studiul citat, un studiu aparținând ESPON (2007) întreprins pe un număr extrem de mare de orașe mici, mijlocii și mari din UE[128] având ca scop configurarea și delimitarea ariilor urbane funcționale (FUA) europene a luat în considerare ca funcții: *funcția*

125 Secchi B. (1988), *Un progetto per l'urbanistica*, Milan, Einaudi. Boeri S. & Lanzani A. (1992), „Gli orizzonti della città diffusa", *Casabella*, 588, March, p. 44 – 59.

126 Waddel P. & Shuka V. (1993), „Employment dynamics, spatial restructuring, and the business cycle", *Geographical Analysis*, 25, 1, p. 35 – 52.

127 Trad. ns. din (*Bird*, 1977): „Commercial focus and chief manufacturing and service center of a region".

128 Studiul nu precizează numărul total al orașelor, dar precizează ca metodă de selecție densitatea minimă de 650 locuitori/kmp plus alte câteva orașe în care această delimitare era incoerentă din cauza granițelor administrative prea mari sau a unor arii ample acoperite cu suprafețe naturale neconstruite ca munți, ape etc.



Scanned with OKEN Scanner

*administrativă* (în ierarhia națională, departamentală etc. și în cea internațională—sedii ale corporațiilor și instituțiilor internaționale), *funcția de decizie* (localizarea sediilor de conducere ale firmelor și filialelor), *funcția de transport* (nivelul de conectivitate rutieră și pe cale ferată), *funcția de cunoaștere* (localizarea celor mai importante universități, centre de cercetare și producție tehnologică), *funcția de turism*[129] (recenzată prin statistici și ghiduri de turism) și *funcția industrială*. Având în vedere că studiul urmărește delimitarea ariilor urbane funcționale, putem presupune că acestea sunt funcțiile care se disting, care dețin, deci, un loc central în cadrul posibilelor FUA. Putem deduce astfel că restul funcțiilor—aparent omise în comparație cu studiul din '64—, precum cea de servicii sau de comerț, sunt funcții partajate cu zonele limitrofe și din această cauză nu se disting. Iată deci una din formele posibile ale centralității funcționale urbane.

### 5.2.1 Funcția industrială: industrializare, dezindustrializare, recuperare

Rolul manufacturii și ulterior al industriei pentru formarea orașelor este cel al comerțului recunoscut, cu toate că Marcel Roncayolo (1990) îi asociază industriei un rol mai degrabă cumulativ, în procesul de urbanizare, decât unul creator. Revoluția Industrială provoacă, în general, trei tipuri de extindere: extensia spațială către periferia orașelor existente; dezvoltarea unor sate și trecerea lor la statutul de oraș și crearea de noi orașe[130]. În câteva cazuri, industria joacă rolul catalizator, reușind să provoace agregarea unui oraș din mai multe localități miniere sau industriale mici în care centrele vechi continuă să își mențină o funcție dominantă în rețea (Loupiac, 2005). În privința orașelor, industria este etapizată, ocupând diferite locuri în oraș, în special, în raport cu centrul. Dacă inițial acest lucru este benefic atât pentru oraș, cât și pentru industria în sine care se orientează direct acolo unde se află resursele, mai târziu, pe măsură ce industria capătă un rol primar și se trece la marea industrializare, efectele asupra orașului și asupra locuitorilor încep să destabilizeze funcționarea acestora, fiind principalul factor de aglomerare și concentrare a oamenilor către orașe; Revoluția Industrială mobilizează tehnologie, oameni, resurse pentru a genera zone ample industriale sub forma platformelor sau chiar a cartierelor industriale. Pe măsura acestei acumulări, în timp ce orașele continuă simultan să crească și să se aglomereze, industria de primă generație este absorbită de oraș care se extinde cu noi valuri de zone industriale, mai mari, mai performante, dar și mai poluante pentru oraș.

Globalizarea resimțită la nivel urban prin internaționalizare, modificarea relațiilor de putere public-privat, dezindustrializarea, creșterea

129 Intenția inițială era de a cupla turismul cu funcția de cultură, dar insuficiența și imposibilitatea comparării datelor a dus la excluderea acestui indicator.

130 Al treilea mod de extindere este mai puțin prevalent în Occident, dar, alături de cel de-al doilea, este preferat de regimurile totalitare în perioada de afirmare a progresului prin industrializare masivă, așa cum este și cazul României.



Scanned with OKEN Scanner

polarizării sociale ș.a.m.d., precum și emergența economiei cunoașterii și a sectorului intensiv pentru afaceri fac restructurarea industrială o necesitate primară. Orientarea acerbă către profitabilizarea siturilor din oraș impulsionează transformarea standardizării Fordiste și „înlocuirea ei cu sisteme flexibile de producție pe care le reclamă specializarea și varietatea producției" (Ianăși, 2012). Acest fenomen este cuplat și cu presiunea provenită din constrângeri de mediu[131] din ce în ce mai mari. Consecința este intrarea în declin a industriei și în stare de abandon a numeroase terenuri, de cele mai multe ori de suprafețe mari și, cel puțin cele din primele generații, apropiate de centrele orașelor.

Dacă într-o primă etapă, declinul industrial produce un dezechilibru social și economic adânc, dezbinând, pentru a doua oară în istorie[132], legătura între locul de muncă și locuință, într-o etapă ulterioară, începând cu anii '80–'90 și până în prezent, are loc un fenomen invers: presiunea funciară indusă de o reîntoarcere a populației către orașe, impulsionată de accentuarea sectorului de servicii, transformă percepția asupra siturilor industriale: ele devin imediat resurse valoroase de teren, apropiate de centrul orașului sau uneori chiar în centru.

Atunci când, într-o primă fază, valorificarea se face prin dărâmarea clădirilor industriale, un nou val de intervenții, obligat de politici patrimoniale, începe să valorifice siturile industriale având ca bază în primul rând conservarea patrimoniului industrial.

În prezent, în timp ce siturile industriale de mari dimensiuni și ceva mai periferice își caută încă menirea, unele dintre ele fiind fragmentate prin intervenții mici care le valorifică prin clădiri de servicii, iar altele rămân în continuare terenuri goale, siturile industriale centrale suscită poate cel mai mare interes pentru cel puțin două categorii: industrii creative și turism.

Concluzionând asupra secțiunii privitoare la funcțiunea de industrie, putem spune că, odată cu declinul ei, în oraș au loc două fenomene: valorificarea terenurilor industriale, având o valoare crescută bazată pe localizare dar și pe suprafață, se face în acord cu industriile cele mai efervescente la momentul valorificării: în prima fază sunt servicii și activități terțiare, în a doua fază, tendința este către activități creative, cuaternare, dar și intrarea în diverse circuite turistice.

### 5.2.2
### Industrii creative

Fără a insista asupra acestui subiect, pentru că asupra termenului în sine există neconcordanțe în privința activităților exacte componente, este necesară totuși menționarea lui pentru că este direct legat de noua

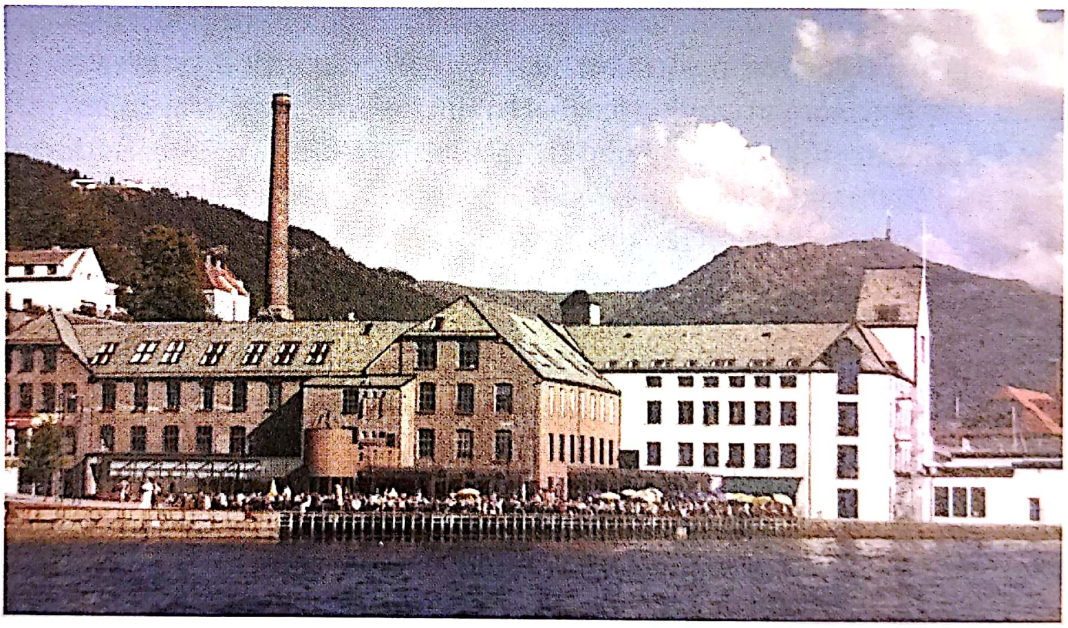
131 Începând cu raportul Brundtland (1987) care examinează degradarea mediului global.
132 Prima separație o induce chiar industrializarea prin dizolvarea mixității funcționale caracteristice centrelor orașelor vechi în care locuința și locul de muncă (atelier, manufactură, magazin) erau intim asociate.



Scanned with OKEN Scanner

geografie a centralității și pentru că are o dinamică foarte mare în ultimul timp[133]. Așa cum sunt, în prezent, definite de către guvernul Marii Britanii, cel care a și inventat termenul de industrii creative, ele cuprind treisprezece domenii principale: publicitate, arhitectură, artă și antichități, manufactură, design, design vestimentar, film, software interactiv pentru entertainment, muzică, artă teatrală/actorie (*the performing arts*), publicistică, software, televiziune și radio. După cum este evident, nu toate aceste domenii au legătură directă cu orașul, dar interesantă este, în general, preferința lor de localizare.

Industriile creative sunt recunoscute pentru amplasarea în locații aflate de obicei în declin, ocuparea lor cu acest sector economic conducând la o creștere în valoare a proprietății respective, fiindu-i în general asociat un fenomen de gentrificare. Atragerea lor este uneori o cheie a strategiilor urbane, așa cum o dovedesc orașe precum Chicago sau New York care practică o strategie de upscaling[134] sau pot rezulta oarecum informal prin puterea exemplului ca în cazul galeriilor de artă mutate din Soho în Chelsea, după ce Soho a devenit scump, Chelsea fiind inițial celebru pentru prostituție.



F 8 USF Bergen. Este o instituție de artă, film, muzică și industrii creative în Bergen, desfășurată pe 12 000 mp, numărând 200 de oameni în firme independente cu profil în domeniul artei, arhitecturii sau filmului. Ansamblul valorifică fosta fabrică de conserve a orașului, adiacentă centrului orașului_sursa: http://www.usf.no/

133 30% din forța de muncă în SUA este alcătuită din clasa creativă (Richard Florida, *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community, and Everyday Life.*) În Marea Britanie reprezintă 7% din forța de muncă și are o creștere de 3,2% din 1981 până în 2006, ușor încetinită în prezent, comparativ cu 0,6 în alte domenii economice cumulate (Peter Higgs, Stuart Cunningham, Hasan Bakhshi, *Beyond the creative industries: Mapping the creative economy in the United Kingdom*).

134 Transformarea unor zone paupere, prin gentrificare, în zone prospere.



Scanned with OKEN Scanner

Un fenomen paralel cu conversia unor zone decăzute este cel al manifestărilor temporare care în general au rolul de a vitaliza spațiul public prin festivaluri, *performance-uri* stradale etc.

În condițiile în care multe din centrele orașelor au cunoscut momente de declin, altele se confruntă chiar în prezent cu această problemă, industriile creative, ca domeniu afirmat cu tărie în ultima perioadă, constituind unul dintre instrumentele de revitalizare a centrelor de oraș[135].

### 5.2.3
### Cercetare, inovație, cunoaștere

Înțelegând prin acest trinom o concentrare și integrare a celor trei domenii în unul singur, complex, constatăm prefigurarea unui fenomen important în economia orașelor, deja afirmat în țările dezvoltate și în curs de afirmare în cele mai puțin dezvoltate. Deși, luate individual, aceste trei domenii nu sunt ceva nou, importanța lor este dublă: pe de-o parte, afirmarea orașului-gazdă ca loc al inovației și cunoașterii, rezultat din sinergia asocierii lor—spre deosebire de zonele industriale care separau cercetarea de producție, polii de cercetare în inovație-dezvoltare funcționează pe o bază reflexivă în care în relația cercetare-producție intervine și feedbackul constant și din ce în ce mai instantaneizat, astfel încât asistăm la crearea unui ciclu cercetare-producție-feedback-rafinare-producție; în al doilea rând, importanța la nivelul spațial al orașului o constituie regruparea lor în centre de inovare, instituții de educație, cercetare și dezvoltare (Centre de Cercetare Dezvoltare), conducând la constituirea unor poli principali în domeniu. Inovația propriu-zisă are loc în polii menționați, ea fiind difuzată ulterior. Preluând modelul difuziei, explicat prin *proximitate—concentric, ierarhic—prin relații dominant-subordonat* și *rețea*—în funcție de căile de comunicație și aplicându-l la nivel urban, putem întrevedea posibilitățile de propagare a inovației.

Dacă în privința difuziei inovației am trecut în revistă posibilitățile, în privința relaționării propriu-zise cu orașul, constatăm perpetuarea unui principiu de capsularizare al centrelor de cercetare-inovare; atunci când sunt amplasate la marginea orașului, preluând structura fostelor platforme industriale sau sunt izolate prin însuși tipul lor de activitate—a se vedea Centrul de Fizică Nucleară de la Măgurele—, centrele de cercetare-inovare păstrează principiul segregării. Asocierea cu universități și, în general, cu domeniul universitar realizează o oarecare deschidere, deși redusă.

135 Revitalizarea zonei Temple Bar din Dublin, chiar dacă este parțial un eșec din cauza crizei economice resimțite după perioada Celtic Tiger, aplică tactica atragerii industriilor creative cu oarecare succes. Mai nou, administrația barceloneză încearcă revitalizarea zonei @22-Poble Nou și a altor două situri, prin încurajarea amplasării de industrii creative.



Scanned with OKEN Scanner

### 5.2.4
### Funcția terțiară

În timpul depopulării majore din decada '60 - '70—perioadă ce corespunde intrării în declin a industriei și dezindustrializării orașelor—, majoritatea orașelor mari europene, cu excepția celor cu centre istorice cu importanță culturală, și-au pierdut interesul atât din partea oamenilor, cât și a activităților economice. Declinul aparent a fost inversat de reafirmarea sectorului de servicii care a reinfuzat orașele cu putere economică începând cu jumătatea decadei '80 - '90. Cele două schimbări structurale la nivel economic mondial—transnaționalizarea crescândă a activității economice și trecerea la o dominație a sectorului terțiar—conduc la o creștere a puterii economice a orașelor mari, exprimată prin accelerarea procesului de concentrare. Alterarea geografiei centralității la nivel global, regional și urban, vizibilă în mutații în relația centru-periferie pune în evidență o periferializare a ceea ce anterior era oraș-central, dar acest lucru are loc concomitent cu o acutizare a centralității la toate trei nivelurile. Iată deci că avem concentrare, periferializare, dar totodată amplificare a centralității. Pentru că interesul nostru primar este orașul, adoptăm ideea că orașele sunt *locuri strategice care concentrează funcții de comandă, piețe globale și producție pentru servicii corporatiste avansate și că tot orașele concentrează diversitatea, ca urmare a concentrării.*

Reținem o sinteză extrem de valoroasă a Saskiei Sassen (2006) în trei tipare ale consecințelor pe care noul val de activitate economică îl are asupra orașelor: în anii '80, o creștere a localizării în centrul orașelor mari a unui număr bogat de firme, pompată de creșterea în sectoarele de top; o recentralizare în noduri dense de activitate comercială și centre de afaceri în zonele periferice și, mai rar, la nivelul aglomerațiilor urbane, noduri care s-au specializat, după caz, în exopolisuri, ansambluri de afaceri ș.a.m.d.; o creștere a intensității *localului*, numită de autoare și marginalitate, care se manifestă prin alegerea unei căi economice în afara pieței globale, și care conduce în multe situații la o accentuare a sărăciei și a dezavantajelor. Cele trei tipare caracterizează majoritatea orașelor mari, cu unele excepții notabile în țările în curs de dezvoltare, acolo unde, în afara unui decalaj evident pentru fiecare etapă în parte, apare și o recuperare mai târzie a centralității.

Dacă emergența acestor poli este un lucru evident, observabil la nivelul oricărei aglomerații, mai puțin evidentă este relația pe care aceștia o întreține cu orașul, în special cu centrul acestuia. Ce este esențial, deci, de urmărit mai departe este dacă *nodurile* constituite la nivelul orașelor sau al aglomerațiilor lor urbane, ca urmare a racordării acestor orașe la o serie de procese de un nivel superior precum globalizare, internaționalizare, transnaționalizare, în speță, procese străine orașului în sine, sunt în vreun fel conectate la centrul orașului respectiv.

În clarificarea acestui punct, Sassen (2006, p.145) face o afirmație decisivă:



Scanned with OKEN Scanner

*În țările dezvoltate revitalizarea centrului urban și a noilor noduri regionale constituie baza spațială a orașelor din topul ierarhiilor transnaționale.*[136]

Separându-se categoric de opinia unor autori contemporani care văd proliferarea nodurilor periferice ca pe un fenomen de suburbanizare și de dispersie geografică, Sassen este de părere că asistăm la crearea unui nou tip de centru, mai avansat, atâta timp cât „diverse noduri sunt articulate (NN: la centrul orașului) prin mijloace de comunicare digitală și prin altele mai avansate". În acord cu părerea autoarei, adoptăm această formulă a centrului ca nouă formă de sinteză, de data aceasta la un nivel superior, dar nu putem sesiza o ambiguitate cu care suntem în dezacord: deși încearcă să fundamenteze o problemă spațială—capitolul din care face parte extrasul se numește „Economia spațială a centralității"—autoarea consideră acest spațiu ca un spațiu aservit cu precădere mediului electronic și nu celui fizic. Întrevedem necesară o scurtă clarificare: spațiul în care se concentrează activitățile, de orice fel ar fi ele, este un spațiu fizic care are deja propriul nivel de conectivitate cu structura existentă a orașului. Concentrarea urbană însăși determină și, am putea spune, ordonează așezarea fluxurilor, ele nefiind independente de materia orașului. Până și Webber, care este un partizan al fluxurilor, recunoaște importanța locului fizic. În ciuda divergenței de opinie care se conturează, observăm totuși că, așa cum spune Saskia Sassen, în noua geografie a centralității, centrul orașului capătă mai mult sens ca niciodată, rămânând cel mai mare, dens, strategic și puternic dintre noduri, capabil să facă nodurile celelalte și autostrăzile digitale să adere unele la altele într-o aglomerație spațială complexă. Condiția ca nodurile să intre într-o coerență este privirea lor dintr-o perspectivă transnațională, deci mai amplă.

Noi amplasamente, mai periferice, oferă condiții pentru sedii, echipamente pentru întâlniri profesionale și infrastructură pentru telecomunicații și transport, susținând astfel clusterizarea serviciilor avansate; Philippe *et al.*[137], citat de Kriekingen *et al.* (2007), într-un studiu dedicat unui număr de șapte metropole europene[138], consideră că, aceste noi subcentre la nivel metropolitan (coridoare tehnologice, orașe marginale, centre suburbane) completează locațiile tradiționale centrale și în foarte puține cazuri ele pun în umbră centrul orașului, formând mai degrabă o structură policentrică consolidată, cooperantă. Mai mult, tiparele descentralizării parțiale a serviciilor mențin totodată o preferință care conturează o formă puternică de monocentralitate în cazul Barcelonei sau Milanului, în timp

136 Trad. ns. din (Sassen, 2006): „In developed countries, the revitalized urban center and the new regional nodes together constitute the spatial base for cities at the top of international hierarchies".

137 Philippe J., Léo P.-Y. & Boulianne L. (Eds.). 2003. *Services et métropoles: forms urbaines et changement économique*, L'Harmattan, Paris.

138 Barcelona, Birmingham, Bordeaux, Geneva-Lausanne, Marseille-Aix en Provence, Milan, Toulouse—plus Montréal (Canada).



Scanned with OKEN Scanner

ce situații în care există deja două centre, precum Geneva sau Lausanne, tind spre policentricitate.

O analiză a profilului angajării în douăsprezece cele mai înalte funcții, în 51 de orașe franceze cu peste 500.000 de angajați, demonstrează că la centru se localizează funcțiunile de decizie și putere, serviciile superioare, activitățile financiare care implică prezența locurilor de muncă cele mai calificate și cele mai rare. În periferie se regăsesc activitățile expulzate progresiv din centru, fie că este vorba de activități industriale, fie de servicii din cele mai banalizate precum activități de back-office. Este observabilă crearea unor poli periferici în complementaritate cu cei centrali, cum ar fi în cazul Parisului, unde Defense-ul și Issy-les-Moulineaux sunt create pentru a prelua o parte din funcțiile metropolitane de comandă și control în afaceri, finanțe, marketing, management, în timp ce centre externe se specializează în activități de tehnologie înaltă, activități logistice etc. în apropierea aeroporturilor sau a nodurilor de circulații.

Or, avem în această imagine o confirmare a unei relații de dependență de tip centru-periferie care pare a se confirma și prin sintetizarea celorlalte atribute definite la subcapitolul anterior, astfel: centrul consolidat se distinge nu numai printr-o diversitate și ierarhie funcțională crescute în raport cu alte centralități ale orașului, dar și din punct de vedere al intensității de utilizare, al gradului de urbanitate și de simbolizare, făcând astfel ca, prin aglomerare și concentrare, să determine o convergență de fluxuri. Modelul rezultant este în fond foarte apropiat de cel al lui Alonso[139].

Concluzionăm scurta incursiune în domeniul transnaționalizării și al globalizării prin sublinierea unei calități esențiale a orașului coeziv pe care am menționat-o și în alte privințe, în special cu privire la perioadele de început sau în Evul Mediu și care se creează întotdeauna în raport cu cristalizarea unor funcții ale orașului: schimbarea de perspectivă către jucarea unui rol pe piața globală și conectarea la fluxurile globale nu reprezintă altceva decât un nou val al canalizării întregului oraș către un ideal/scop comun care produce o mutație a centralității sale interioare, dar și exterioare și face să reapară o formă de coeziune în sensul unei mobilizări.

*În cazul Bucureștiului, se constată atractivitatea zonei centrale și zonei nordice pentru localizare de spații de birouri, în relație cu axa de transport nord-sud și aeroporturile Băneasa și Otopeni, indicând, astfel, un nou dezechilibru nord-sud*[140]. Există tendințe de dezvoltare punctuală a unor clădiri de birouri în zona de vest (relaționat platformei industriale Militari și autostrăzii) și în zona de sud. Dezvoltarea clădirilor de birouri nu este corelată decât în foarte mică măsură cu sistemul de transport public (metrou) și cu punctele de accesibilitate din spațiul periurban (gări, autogări).

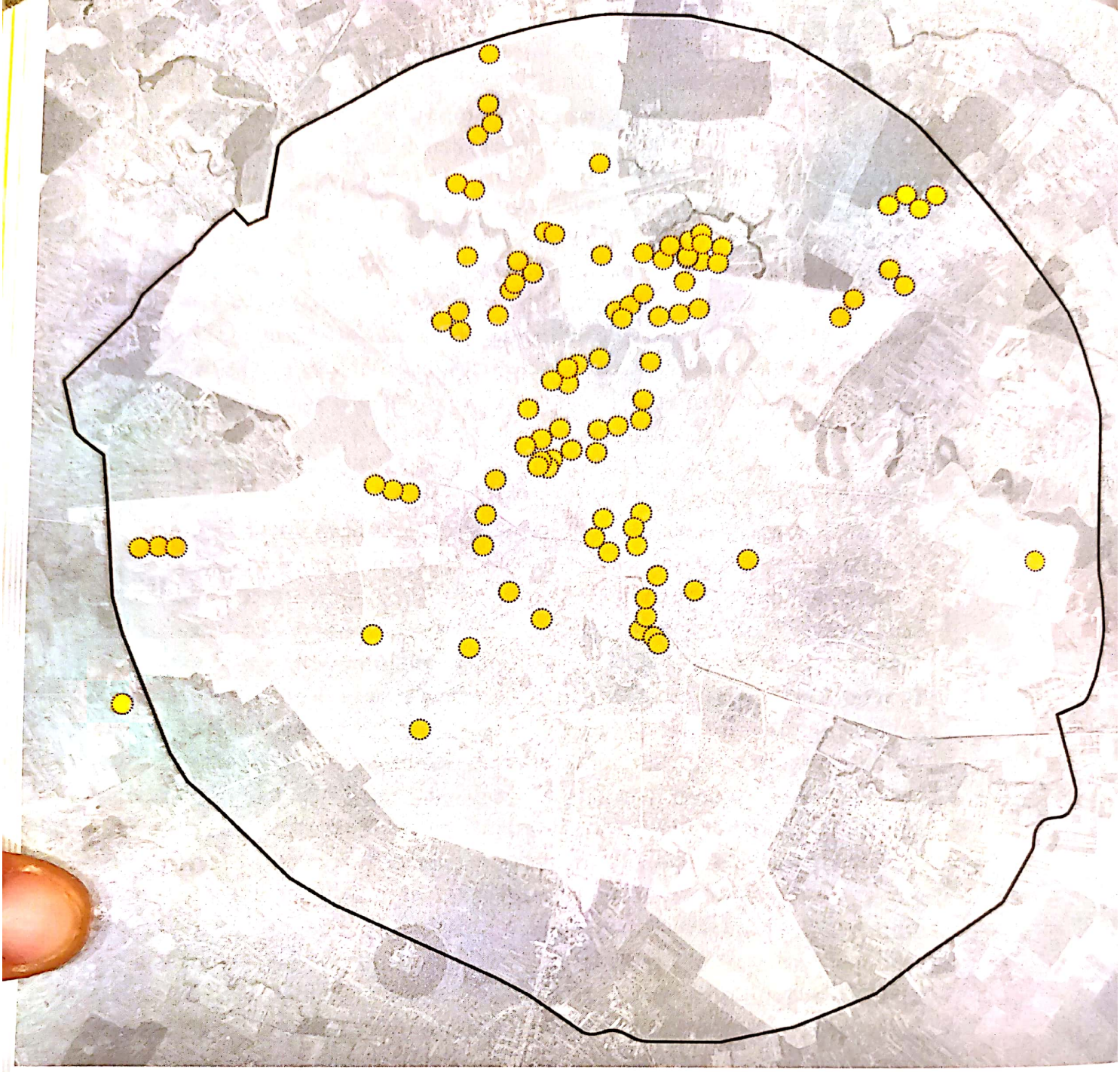
*Este notabil însă că funcțiunile de birouri sunt mai degrabă dispersate, ele nevalorificând decât în câteva cazuri avantajele proximității și ale*

139 Alonso reprezintă distribuția funcțiilor urbane în spațiu printr-un sistem cu două variabile: distanța față de centru și valoarea rentei funciare per metru pătrat. Rezultatul este evidențierea ca structurant ierarhic al centrului orașului.

140 Conceptul Strategic București citează o rată ridicată de ocupare la nivelul municipiului (circa 17% din spații la nivelul anului 2011 sunt neocupate).



Scanned with OKEN Scanner




F 9 București, localizarea principalelor zone de birouri_sursa: interpretare și reprezentare grafică M.A. pe baza datelor din CSB2035.

*aglomerării. Cele mai atractive locații au fost Piața Victoriei, datorită gradului de reprezentativitate la nivel urban, urmată ulterior de zona de nord datorită disponibilității funciare și accesibilității bune.*

*O serie de amplasări preferă fostele platforme industriale (Pipera, Semapark etc.), deși le valorifică în mod diferențiat: în timp ce Semapark se dezvoltă coerent după un plan de ansamblu – deși izolat, polarizările din nordul orașului sunt amplasate după o logică speculativă, nereușind, în multe situații, să intre în relație cu contextul urban: densitate mare, monofuncționalitate, absența totală a spațiului public, lipsa amenajărilor peisagere etc.*



Scanned with OKEN Scanner

### 5.2.5
### Funcția comercială

*Un șantier imens se conturează pentru a aduce la unison comerțul și urbanitatea în orașul exterior.*[141]

Rolul incontestabil al comerțului în formarea orașelor este bine-cunoscut și nu necesită clarificări. Aspectul care ne interesează este să surprindem tendințele marcante ale perioadei recente, tendințe care este de așteptat să apară în curând și în orașele românești, și totodată să încercăm situarea lor în contextul urban de astăzi. Începând cu proliferarea centrelor regionale de shopping urmate de zonele comerciale, de super și hypermarketuri și mall-uri, comerțul a luat diverse forme—în ton cu modificările sociale și comportamentale ale populației, dar și cu tendințele difuziei sau concentrării urbane—, fiind considerat în prezent atât unul din cei mai mari agenți de dispersie urbană, cât și unul din cei mai importanți agenți pentru animația urbană, în special a centrelor de oraș. Rolul său este așadar controversat și nu vom încerca o clarificare, considerând că ambele variante pot fi valabile, dar ne propunem să înțelegem câteva principii care ne pot ghida în cercetarea de față.

Comerțul, de mare și de mică suprafață, este poate cel mai dinamic dintre funcțiunile urbane, urmând o logică a supleței și a adaptabilității de neimaginat până acum, care se poate sintetiza în principiu în două mari tendințe.

Prima dintre acestea este considerată ca proximitate, neînțelegând aici numai comerț de proximitate, de mici dimensiuni, ci mai degrabă o disponibilitate nelimitată a comerțului de toate tipurile la îndemâna clientului. Desigur, acest lucru este înțeles, în primul rând, prin comerț de proximitate care, spre exemplu, în Franța, a cunoscut o dezvoltare importantă față de anii '90[142]. Cel puțin în Franța asistăm la o „*nomadizare* a consumatorului care nu mai caută concentrarea de magazine" (Metton, 2001, p. 41), în timp ce comercianții tind să devină mai mult distribuitori—fapt mult mai pregnant odată cu amploarea căpătată de comerțul electronic. Un al doilea înțeles este cel al asocierii comerțului cu spațiile de mobilitate, aproape și în relație strânsă cu traseele clientului, asociere materializată cel mai curent de gări, noduri de schimb, stații intermodale etc., dar și de străzile pietonale din centrele orașelor. Aici exemplele sunt numeroase, așadar alegem să citățm cazul gării Saint-Lazare din Paris care și-a amplificat capacitatea și acomodează de la 7.000 mp de comerț în 1998 la 16.000 mp de comerț în 2002 sau cazul gării Leipzig care numără deja 30.000 mp de suprafață comercială constând în 130 de magazine (Chapuis, 2005, p. 91) sau,

141 Trad. ns. din (Metton, 2001, p. 43): „Un immense chantier se dessine donc pour mettre à l'unisson commerce et urbanité dans la ville externe".

142 INSEE definește comerțul de proximitate prin magazine cu o suprafață mai mică de 400 mp. Aceeași sursă apreciază o creștere cu 3,8% a comerțului de proximitate față de 1990 în anul 2005.



Scanned with OKEN Scanner

chiar mai mult, cazul gării Victoria Station din Londra care acomodează o creșă de 300 mp.

O a doua tendință esențială este transformarea profundă a comerțului de suprafață mare. Orașele dezvoltate au trecut deja de aproape un deceniu într-o fază de maturitate a comerțului de suprafață mare, fază care constă, în principal, în încetinirea drastică a creării de noi centre comerciale și intrarea într-o perioadă care se rezumă exclusiv la modernizări, adaptări și uneori extinderi[143]. Perioada cea mai marcantă, anii '60 – '80, tipică pentru proliferarea comerțului de suprafață mare suburban căruia îi este atribuită acum sintagma de vector de dezurbanizare, are un aport crescut în sprijinul monofuncționalității—cartier dormitor—cartierelor suburbane de locuințe. Putem înțelege transformarea în cel puțin trei moduri diferite: mixarea cu funcția de loisir pentru a amplifica experiența vizitatorilor; recrearea impresiei de cadru urban pentru a conferi senzația unei ieșiri în oraș și pentru valorificarea unei experiențe urbane punând accent și pe socializare[144]; subînchirierea spațiilor comerciale pentru diverse funcțiuni de servicii precum agenții de turism, asigurări etc. pentru a multiplica astfel motivele de vizitare și pentru a diversifica timpul petrecut înăuntru.

Exemplificativ și pentru un program de spațiu public privatizat la scară mare, în cei peste 600.000 mp de artere comerciale în aer liber și acoperite, mall-ul City Place din Palm Beach este mediatizat ca „Euro-style" vizând aici asimilarea cu centrele europene de oraș, și ceva mai mult decât „retail village" sau „big box stores".

*Deși, spre exemplu, în București comerțul de proximitate începe să capete un mic impuls, zonele comerciale mari, cu foarte puține excepții, rămân la un model static, monofuncțional.*

*Din punct de vedere al gradului de dezvoltare și deservire cu unități comerciale de mari dimensiuni (comerț de utilizare săptămânală sau ocazională) se observă localizarea acestora periferic (există însă și câteva unități în inelul central). O dinamică importantă o are partea sud-vestică a centrului, justificată și de disponibilul de spațiu dar, mai ales de prețul terenului, unde apariția mai multor mall-uri și centre comerciale schimbă radical polarizarea comercială a sudului orașului. Cele mai ample suprafețe comerciale sunt localizate în Băneasa și în extremitatea vestică a orașului (Militari), atrăgând trafic important care traversează centrul orașului. De asemenea, cea mai mare parte din unitățile comerciale de mari dimensiuni nu este relaționată cu sistemul de transport în comun sau sistemul de transport urban- periurban (gări, autogări).*

*În urma unor interviuri acordate de către managerii a două dintre mall-urile bucureștene145, s-a evidențiat foarte clar faptul că centrul orașului nu este luat în considerare drept concurent; în studiile de marketing și de prospectare de piață angajate de respectivele mall-uri, accentul era clar pus pe*

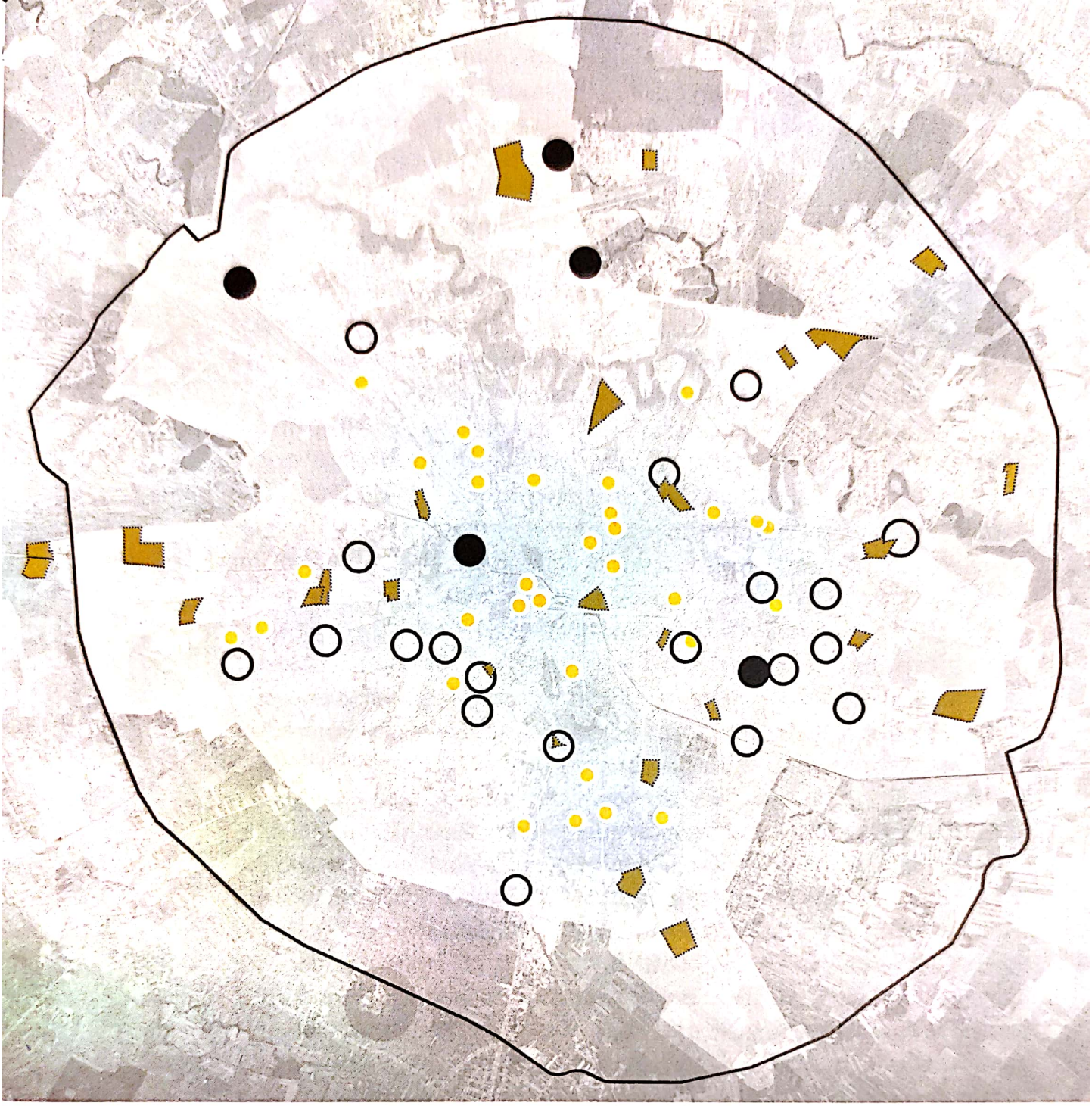
143 Cifra estimată pentru Franța este 1% anual cf. INSEE.

144 În (Chapuis, 2005), François Bellanger citează exemplul mall-ului American City-Place care, trecând de etapa recreării doar a imaginii artificiale a unui oraș, oferă și locuințe de închiriat deasupra suprafețelor comerciale.

145 Este dorința persoanelor intervievate ca atât numele persoanei cât și al mall-ului să rămână confidențial.



Scanned with OKEN Scanner




F 10 București, unități comerciale de mari dimensiuni_sursa: interpretare și reprezentare grafică M.A. pe baza datelor din CSB2035.

*accesibilitatea auto, pe competitivitatea cu alte mall-uri din oraș, pe determinarea ariei de atracție (catchment area) neținând cont de faptul că în aria respectivă intră și centrul orașului, de preferințele și tipologia consumatorilor. Un fapt suplimentar, ce trebuie notat, este că ele își construiesc – în mod artificial – o*



Scanned with OKEN Scanner

*zonă limitrofă de locuințe sau de birouri pentru a-și spori, astfel, centralitatea, deși, în intervalul scurs de la realizarea mall-urilor până în prezent, ele nu au generat nicio formă de dezvoltare în jur, în afara acestor proteze.*

### 5.2.6
### Funcția de transport

Fiind una din funcțiile mai degrabă de legătură a celorlalte funcții ale orașului, îi vom aloca un capitol dedicat, nu fără a menționa importanța din punct de vedere al centralizării a spațiilor de mobilitate precum aeroporturile, gările, nodurile intermodale ș.a.m.d.

Aeroporturile se evidențiază din ce în ce mai mult ca entități multifuncționale, numărând activități de business, spații de închiriat pentru întâlniri, conferințe, dar și hoteluri[146], însă cât timp această tendință este dedicată cu precădere transferului între zboruri, impactul ei asupra orașului nu este unul crescut.

### 5.2.7
### Turismul

În privința turismului, a cărui tendință, atestată de numeroase statistici, este de creștere accentuată, vom insista mai puțin asupra efectelor pozitive—în principal revitalizarea economică—, ci considerăm necesar a sublinia câteva riscuri. Fenomenul turistic este focusat pe anumite zone, antropice sau naturale, dar cu precădere pe zone care în timp se dezvoltă și se adaptează special la acest fenomen. Unul din riscurile ce trebuie subliniate este monofuncționalizarea; turismul menține o viață artificială centrelor istorice și le face să pară funcționale. Veneția este în prezent serios afectată de exodul locuitorilor ca urmare a presiunii exercitate de fenomenul turistic amplu. „Un loc atât de ilustru [...] nu va putea fi salvat ca un oraș viu și va deveni un loc neînsuflețit, integrat în circuitul timpului liber" (Benevolo, 2003/1993, p. 214). Extins de la un fenomen sezonier la unul aproape continuu, de-a lungul anului, turismul transformă spațiile centrului vechi în spații dedicate, implicând astfel creșterea prețurilor imobilelor și deci scăderea șanselor locuitorilor de-a face față unor condiții costisitoare de trai. Odată cu depopularea și pierderea comunității are loc și o mutare a serviciilor publice care nu sunt în sine destinate turismului: servicii, administrație, facilități medicale, școlare etc., acest fapt contribuind la accentuarea dificultății locuitorilor de a locui în centrul orașului. Adaptarea aproape integrală la fenomenul turistic al centrului istoric al Veneției conduce la o situație fără precedent în care, în timp ce Veneția își amplifică centralitatea în rândul atractorilor majori de vizitatori, atât pe piața internațională cât

146 Aeroportul Frankfurt numără facilități de conferințe, business, hoteluri, locuri de joacă pentru copii, capele pentru mai multe culte religioase, ample facilități de shopping etc. (http://www.frankfurt-airport.com/content/frankfurt_airport/en/enjoy/new-services-at-the-airport/enjoy_your_stay.html).



Scanned with OKEN Scanner

și pe cea națională, centrul tinde către o specializare și monofuncționalizare, substituind centralitatea istorică cu un centru care este în esență gol. Veneția este totodată dovada faptului că extinderea orașului este un factor mult mai redus ca importanță în declinul centrului, în comparație cu factorul extern al turismului, al consumului de imagine și istorie.

Adoptăm aici punctul de vedere al lui Françoise Choay care este de părere că patrimoniul urban vechi nu trebuie exilat în funcțiuni muzeale; el poate fi utilizat efectiv pentru folosințe contemporane, de proximitate—și astfel integrat în planurile de urbanism și de amenajare—, dar cu condiția ca noua sa destinație să fie compatibilă cu morfologia sa (Choay, 2011, p. 124).

### 5.2.8
### Mari programe

Chiar dacă o parte din programele de arhitectură pe care le vom prinde sub titulatura de *mari programe* răspund, de fapt, unor funcții/funcțiuni ale orașului redate anterior, mărimea și importanța lor pentru oraș ne fac să le considerăm separat. Programe precum stadionul, opera, muzeul, filarmonica, teatrul ș.a.m.d. ne interesează sub două aspecte principale : primul este puterea lor de atracție și stabilitatea în timp; al doilea este folosirea lor ca pretext pentru regenerarea urbană.

În privința prestigiului lor, susținut și de o arhitectură deosebită și recunoscută la nivelul orașului, exprimat atât prin capacitatea de atracție și generare a unor evenimente ample cât și prin durabilitatea și stabilitatea lor în timp, marile programe pot fi considerate ancore urbane care susțin un nivel apreciabil de centralitate în aria lor de funcționare. Exemplele sunt numeroase și nu vom insista asupra lor. Trebuie doar menționat că, în ciuda unor discontinuități în programul de funcționare și, câteodată, spațiale—majoritatea stadioanelor rămân programe izolate, în ciuda cazului mai recent de la Jocurile Olimpice de la Londra 2012, unde stadionul a fost conceput pentru a putea deveni un teren de fotbal al cartierului după încheierea olimpiadei. Tocmai datorită stabilității și amplorii lor, acestea impun un anumit caracter zonei în care se află.

În cea de-a doua situație, marile programe intră într-o logică de impulsionare a dezvoltării urbane, efectul Bilbao fiind deja binecunoscut și, ca urmare a succesului său, exportat în diverse alte țări.

## 5.3
## Premise pentru crearea unui centru metropolitan

Față de prezentarea de mai sus este aparentă o stare de policentralitate care se intensifică, de data aceasta într-un nou val de aglomerare ce se răsfrânge atât asupra centrului orașului și a extensiei sale, cât și asupra unor zone mai periferice, acolo unde avantaje locaționale sunt preferate de anumite activități. Din punctul de vedere al coerenței, este important să înțelegem în ce măsură aceste centralități sunt supuse unei ierarhii, în ce



Scanned with OKEN Scanner

măsură dezvoltă o serie de relații și în ce măsură se apropie de multidimensionalitatea centrului orașului.

Suprafuncționalitatea suprasistemică se evidențiază nu numai ca forță mobilizatoare a sistemului în sine, dar se răsfrânge asupra sa prin formarea de centralități specifice care susțin rolul respectiv. Relaționând dimensiunea morfologică a noilor configurații intrametropolitane cu funcțiile îndeplinite de metropole europene, și plecând de la cele șase centre ale orașului secolului al XX-lea, în Figura 11, sintetizăm subcentrele de la nivel intrametropolitan.

| Tip | de centru intra-metropolitan | Funcție metropolitană | Mixul de activități | Planificat | Exemple și observații |
|---|---|---|---|---|---|
| C1 | Centru „tradițional" | Centru politic | Instituții politico-administrative, servicii specializate (ex. avocatură, consultanță, lobby, ONG, ambasade). | nu | Viena, Berlin, Paris, Copenhaga, Bruxelles, Haga - „districtul guvernamental" bine conectat la rețeaua de transport. |
| | | Centru de afaceri (de comandă și control) | Finanțe, asigurări, imobiliare, sedii de firme naționale și multinaționale, servicii pentru afaceri (ex. contabilitate, consultant de management, HR). | nu | Londra, Viena, Berlin - zone prestigioase consolidate la sfârșitul sec. al 19-lea și începutul sec. al 20-lea. |
| C2 | Centru secundar | | | da | Amsterdam, Berlin. |
| | | | | da/nu | Amsterdam, Paris, Milano - Parcuri de afaceri cu conectivitate mare internă și externă. |
| | | Centru de afaceri (de creație și tehnologie) | Servicii avansate de afaceri (ex. telecomunicații, noi medii). | da | Barcelona, Berlin, Copenhaga - foste zone industriale reconvertite (margine interioară orașului, ex. malurile de apă). |
| C3 | Centru terțiar (margine interioară orașului) | Centru socio-cultural | Cultură, loisir, turism urban, comerț. | nu | Londra, Paris, Madrid, Barcelona, Roma - Centrul „tradițional" și locuri descentralizate. |
| | | Centru de consum | Comerț de masă și loisir. | nu | Amsterdam, Barcelona. |
| C4 | Margine exterioară orașului | | | da/nu | Paris, Madrid - Locuri cu centralitate din periferie (ex. noduri de circulație). |
| | | Centru de educație și cunoaștere | Învățământ superior, activități de cercetare-dezvoltare. | nu | Paris - legături slabe între universități și centre de cercetare private. |
| C5 | Margine exterioară ultraperiferică | | | da | Berlin, Paris, Viena - legături puternice între universități și centre de cercetare private datorită situării în proximitate - campus. |
| | | Centru logistic | Transport, logistică, en-gros. | nu | Barcelona, Londra - Concentrații de activități specializate în legătură cu infrastructura majoră de circulație (ex. la intersecții de coridoare de circulație, pe lângă porturi și aeroporturi). |
| C6 | Concentrări de activități specializate | Centru internațional | Târguri și congrese, sedii ale firmelor globale. | nu | Amsterdam (Schipol) - activități specializate în legătură cu aeroporturile internaționale. |

F 11 O tipologie de centre metropolitane în legătură cu o tipologie de centre intrametropolitane noi plecând de la (Hall, 1999, p. 178): „6 centre ale orașului secolului al XX-lea [...] care creează o nouă formă urbană policentrică" cu completările autorului.

Pentru ca două centralități să devină concurente este nevoie de cel puțin două condiții: prima și cea mai importantă este autonomizarea funcțională care presupune că polul secund, desprins sau nu din primul (centrul orașului), reușește să își creeze într-un timp îndelungat toate funcțiile de care dispune un centru, incluzând aici nu numai funcția comercială sau financiară etc., dar mai ales pe cele de conducere, de control, de comandă și de inovație. Lipsa uneia sau multor din funcțiuni nu înseamnă că el nu poate concura centrul la una sau mai multe funcții pe care le îndeplinește



Scanned with OKEN Scanner

cu succes pentru un număr crescut de locuitori. Subliniem aici unul din rolurile fundamentale ale policentrismului: asigurarea unei deserviri bine distribuite a serviciilor, facilităților etc.

Cea de-a doua condiție, deși nu este esențială, este criteriul de mărime: nu este o relație pur matematică între mărimea unui centru (înțelegând aici suprafața desfășurată) și randamentul său funcțional, el fiind dependent de capacitatea transformativă a ceea ce primește și ceea ce generează, dar se poate aprecia că pentru a avea două centre concurente ele au nevoie să fie măcar apropiate ca mărime. Spre exemplu, nu putem compara centrul Parisului cu Porte de Montreuil care, deși este văzut ca un loc de centralitate, este doar un nod rutier pe Bulevardul Peripherique la care sunt asociate câteva clădiri de birouri, hoteluri și un centru comercial.

Așa cum afirmă și Gottmann (1980), competiția intraurbană, dar și cea interurbană este foarte benefică pentru coerența sistemului urban deoarece încurajează căutarea unor avantaje locaționale, impulsionând astfel procesele de conglomerare ale funcțiunilor. Fără competiție, și aici exemplul administrației publice care nu operează în cheie competițională, fiind un monopol guvernamental, este ilustru, activitățile tind să aleagă locuri diferite în oraș, după criterii diferite.

Apare deci nevoia unei ierarhizări; după numărul de angajați, O'Sullivan (2002) definește subcentrul și identifică cinci tipologii posibile, afirmând totodată că:

- subcentrele se regăsesc în orice tip de arie metropolitană. Cu alte cuvinte, la nivel metropolitan nu se poate vorbi doar de centre, ci și de subcentre;
- în cea mai mare parte a metropolelor, majoritatea locurilor de muncă sunt dispersate mai degrabă decât concentrate în CBD-uri sau în subcentre—intuim aici o concentrare mai mică în poli decât estimam;
- subcentrele nu elimină importanța centrului principal;
- firmele din subcentre interacționează cu centrul și valoarea de acces a firmelor în centru este reflectată în prețurile mai mari ale terenului în centru;
- firmele localizate în diferite subcentre interacționează, indicând faptul că subcentrele au diferite funcții și sunt complementare.

Așa cum apreciază diverși autori citați de economistul Frédéric Gaschet (2000), activitățile care se localizează într-o manieră din ce în ce mai selectivă în metropolele mari sunt în același timp și cele care se localizează în mod tradițional în centru. Majoritatea concentrării se produce cu preponderență în zona densă a orașului și, din acest punct de vedere, contribuie la o amplificare a centralității urbane ca nucleu al teritoriului metropolitan. Acest fapt este confirmat parțial și de maniera de localizare impusă de transformările funcționale descrise la subcapitolul (5.2) care atestă o predilecție către valorificarea unor spații decăzute ale orașului, în proximitatea centrului istoric sau în prelungirea zonei centrale. În privința unei posibile concurențe a centrului orașului de către centralități periferice, numeroși autori atestă încă un model predominant monocentral în care centrul deține supremația și, în același timp, o repartiție a funcțiilor metropolitane între diverși poli.



Scanned with OKEN Scanner

Această reprezentare care susține puternic monocentralitatea este demonstrată și de studiul COMET (2004), realizat în scopul determinării criteriilor celor mai importante de localizare ale firmelor (din sectoare care au tradițional localizarea și funcțiile centrale[147]), în șapte metropole europene[148], studiu în care printre primele criterii se află: *accesibilitatea (rutier, parcări și transport în comun), proximitatea clienților, conectivitatea rutieră, prestigiul (imaginea locației), prețul terenului, potențialul de intrare pe piață, forța de muncă calificată, proximitatea partenerilor, motive personale, calitatea mediului ambient etc.* (v. Anexa 10 și Anexa 12). Observăm că printre factorii ce primează se regăsesc unii care sunt caracteristici în special centrului orașului sau zonelor dense. În plus, preferințele diferă în funcție de localizarea în oraș, în cele trei zone delimitate (zona centrală, zona pericentrală, suburbie); din acest punct de vedere, putem observa că motivele localizării în zona 1 favorizează transportul în comun, proximitatea, prestigiul locației, accesul la facilități culturale și recreaționale, în timp ce pentru zona 2 primează accesul la infrastructură rutieră, transport în comun, parcări; pentru zona 3 primează în special conectivitatea rutieră; se distinge astfel o coerență în funcție de cerere și ofertă care respectă un principiu gradiental. Intuim aici poate una din cele mai severe probleme, cea a separării spațiale care diminuează drastic ceea ce am numit indice de integrare pentru că, în general, centralitățile periferice dependente de automobil sunt gândite într-o logică de separație fizică. Desigur că intervine ca esențială și calitatea amenajărilor în cazul fiecărei centralități, or aici studiile sunt destul de precare. Deși autori precum Brueckner și Zenou (1999) sau Thibault (2006) sugerează rolul lor, este observabilă o calitate greu replicabilă a amenajărilor zonelor centrale, în zone periferice, acestea din urmă nereușind să infuzeze sentimentul de mândrie al locuitorilor; în cazul Lyonului, în zona Saint Priest ea se face cu costuri ridicate și fără a avea impactul similar ca în centru.

Suntem de acord cu geograful american Gottmann (1970, p. 501) care, considerând competiția ca element-cheie, afirmă că centrele de oraș nu își pierd neapărat centralitatea, ci prezintă doar un caracter schimbat al acesteia, explicabil prin trecerea de la un tip de economie bazată pe comerț la un tip de economie bazată pe internaționalizare[149].

Este evident că noul val de *producție de centralitate* se repartizează în oraș și la nivel metropolitan într-o formă care respectă un principiu

147 Cercetare-dezvoltare, servicii de consultanță, servicii tehnice și inginerie, finanțe și asigurări, imobiliare, telecomunicații, IT, presă și media, cultură și divertisment, activități ale organizațiilor membre, afaceri *(blue-collar)*.

148 Amsterdam, Barcelona, Berlin, Bruxelles, Copenhaga, Strasbourg, Viena.

149 Dovada o constituie perpetuarea construirii de noi clădiri și funcțiuni și, în același timp, a practicării unor prețuri prohibitive sau speculative, pentru terenuri în zona centrală. Menținerea centralității orașelor se datorează și schimbării profilului economic spre unul super-specializat, cuaternar, care are drept caracteristică o interțesere și interdependență a activităților care îi aparțin între ele. Chiar dacă inițial erau grupate în CBD și s-au răspândit în oraș, legătura dintre ele rămâne puternică. Aceste activități sporesc nevoia contactului față-în-față, care le este caracteristic, și a lucrului în echipe, fapt care cântărește greu asupra centrului orașului.



Scanned with OKEN Scanner

ierarhic dinspre centru către margine și, în același timp, antrenează o intensificare a locurilor interioare ale orașului. Circumstanțele care fac ca la un moment dat un loc să fie definit de o centralitate puternică (prin diversitate) sunt destul de greu de replicat. Această imagine este susținută în plus și de prețurile terenurilor care, cel puțin în zona centrală, dar și în zonele de activitate mai intensă, sunt ridicate (v. Anexa 12).

În paralel, perioada recentă este puternic marcată de o ideologie a multifuncționalității care depășește logica monofuncțională—redusă doar la principiul comercial—pregnantă în numeroase cazuri de mall-uri sau centre comerciale intraurbane; depășind perioada în care urbanismul comercial urma suburbanizarea puternică, și abordarea monofuncțională, centrele comerciale și mall-urile intraurbane afișează preocupări care mimează, din ce în ce mai mult, centrul orașului: multifuncționalitate, spațiu public de calitate, conexiune bună la mijloacele de transport în comun, dar și o tendință de a gândi proiectele ca un proces de regenerare. Putem cita aici exemple mai cunoscute precum Corvin în Budapesta, Vasco da Gama din Lisabona[150], Bercy Village Paris etc. Suplimentar, așa cum vom explica în capitolul 5, o serie de alte operațiuni recente au loc în strânsă legătură cu centrul orașului, punând accent pe intensificare, densificare, urbanitate și conectivitate; vom cita doar preliminar câteva exemple notabile: BO1 Malmö, Copenhaga Frihavnen, urmat de Nordhavn, Barcelona @22, Marsilia Euromed I și Euromed II etc.

Ca un caz particular de centralitate capsulară, notăm ceea ce Garreau (1992) numește „Edge City"[151]. Critica de la care pornește era declanșată de neacceptarea faptului că odată ce mijloacele tehnice permit o libertate de deplasare infinit mai mare decât cea a erei industriale, centrul vechi al orașului nu mai era o locație centrală, deci devenea inutilă relaționarea la el. Rezultatul îl reprezintă poli dezvoltați în relație cu nodurile de autostradă care oferă, și aici îl preluăm pe Kostof, un tip de urbanitate lipsit de prezența centralizatoare a sferei civice. Asistăm în cazul orașelor-margine la o opoziție radicală la centrele vechi de orașe, la o relație care nu face obiectul discuției din punct de vedere al coeziunii pentru că ea capătă sens doar prin autonomizare și opoziție.

Rezumând:

- nu tot afluxul de activități care își dispută spațiul orașului și al metropolei se grupează în poli sau în centralități, preferând dispersarea în teritoriu;
- dispersia foarte mare în teritoriu, dată și de creșterea în general concentrică a spațiului metropolitan în jurul centrului urban, scade șansele unei valorificări a localizării în această circumferință;

150 Mall-ul de 49.000 mp, situat, în apropierea Expoziției Universale, mizând pe o arhitectură emblematică, cuprinde 130 magazine, 36 restaurante, 10 săli de cinema, fitness, bancă etc. Este conceput într-o bună relaționare cu Parcul das Nações, profitând astfel de un muzeu, un Oceanarium și alte facilități. Buna conectivitate este asigurată de 12 linii de autobuz, metrou și tren, precum și de o parcare de 2.700 locuri.

151 Trad. ns. „oraș marginal".



Scanned with OKEN Scanner

- un tip de activități (domeniu IT, informațional, industrii creative etc.) se localizează după un principiu centru-periferie, conducând la o ranforsare a centrului orașului prin localizarea unor centre de decizie sau de conducere, în timp ce sucursalele se localizează în periferie în diverși poli;
- un alt val de activități preferă valorificarea spațiilor create de mutarea sau de intrarea în declin a activităților industriale de primă și a doua generație, situate, din optica metropolitană, în sau lângă centrul orașului, extinzând astfel prestigiul acestuia;
- o serie de poli nou creați în periferie dovedesc un grad mare de specializare și atunci fie intră într-o logică de complementaritate cu centralitățile orașului, în perspectiva mai amplă a competitivității, fie dovedesc un grad crescut de insularizare;
- deși supremația unor poli este incontestabilă într-unul sau mai multe domenii specifice, atrăgând uneori fluxuri mai mari decât centrul orașului sau decât alte centralități, centralitatea lor este totuși una restrânsă.

## Concluzii parțiale (2)

În acest capitol, conceput dintr-o perspectivă centripetă a problemei centralității, ne-am propus înțelegerea stării de policentralitate a orașului, rezultată în urma acțiunii permanente a fenomenului de concentrare, fenomen supus și el unor fluctuații de intensitate.

Parcursul adoptat a fost inițiat prin înțelegerea procesului de formare a centrului, din care extragem următoarele concluzii:

(1) centrul orașului s-a format prin intermediul unui proces complex de nucleație în care aglomerarea, proximitatea, intensitatea și sinergia relațională, cristalizarea funcțiilor și intervenția autorității, la un moment dat, au condus la coagularea unui tot coeziv cu rol ordonator în structura urbană și care, în timp, și-a consolidat acest rol odată cu creșterea orașului; centrul se afirmă astfel ca un *dispozitiv de sinteză* a cantitativului în calitativ;

(2) prin capacitatea de filtrare, sinteză progresivă și sedimentare a fluxurilor centrifuge și centripete, precum și prin capacitatea de transformare proprie și pe cea a materiei sale orbitale, la care se adaugă exercitarea unor funcții complexe, centrul orașului se afirmă ca un *dispozitiv de centralitate* impunând organizarea centralității orașului;

(3) centrul orașului se afirmă ca un *loc privilegiat de centralitate*, rezultat dintr-o suprapunere complexă a trei supra-criterii—sub forma de indici—(concentricitate, suprapunere, integrare) și care, atunci când este supus unei presiuni centripete, continue, se transformă și/sau impulsionează transformarea spațiului pericentral sau determină apariția altor centre.

Al doilea pas, care a constat în înțelegerea transformărilor posibile ale centrului consolidat, ca rezultat al unei emergențe multiple de centralități, așa cum devine aparentă spre sfârșitul anilor '60, în plin avânt al noii ere informaționale și al globalizării, ne-a condus la următoarea concluzie:



Scanned with OKEN Scanner

(4) centralitatea intraurbană reconfigurată, grație multidimensionalității centrului consolidat al orașelor[152], se poate citi sub forma orașului consolidat la care ne raportăm astăzi în termeni generali ca la un oraș compact și care din punct de vedere al constituirii spațiale și funcționale păstrează o anumită coerență și coeziune, dată de extensivitatea centralității centrului. Putem afirma că punerea lui în situație de centralitate la nivel intra-metropolitan are un efect de consolidare internă, creând premisele unei anumite unități;

(5) ceea ce conferă însă orașului capacitate extinsă este, la nivel global, centralitatea sa, traductibilă aici ca atractivitate, dar mai ales prezența unui dispozitiv de centralitate—centrul orașului—care preia, traduce, transformă, sintetizează și emite un nou înțeles de centralitate ce contribuie la consolidarea internă, dar mai ales a unei puteri de polarizare care atrage noile valuri de concentrare cât mai aproape de zona centrală.

*Ideea fundamentală a orașului este nevoia de concentrare, ideea fundamentală a centrului este inovația ca rezultat al concentrării, dar și sinteza valorilor și mărturiilor trecutului în forme noi și atractive pentru prezent.*

(6) noul val de transformări profunde, socio-economice și tehnologice, care afectează marile orașe începând cu afirmarea incontestabilă a globalizării și internaționalizării conduce, pe de-o parte, la reconfigurarea centralității intraurbane și, pe de altă parte, la afirmarea unei stări de policentralitate la nivel intrametropolitan și nicidecum la o pierdere a coeziunii interne sau la declinul centrului orașului;

(7) la nivel intrametropolitan, se poate constata o amplificare a concentrării de oameni, fluxuri, activități care produce un număr semnificativ de noi centralități, dar ea se produce în optica unei intensificări multiple în care centralitățile intraurbane capătă o nouă infuzare prin creșterea mixității și conectivității, iar pentru centrul orașului, afirmându-și din nou capacitatea de dispozitiv de centralitate, se întrevăd premisele trecerii într-o formă superioară de organizare, cea de *centru metropolitan* (ea rămâne însă inactivă în lipsa unei autorități care să îi dea sens și să confirme centrul drept concept ordonator).

Abordarea din optică centripetă a centralității a permis o înțelegere canalizată către procesele de intensificare și polarizare și asupra modului de formare a centralităților fără a le pune însă și în relație spațială, decât prin prisma unei potențiale relaționări, într-un fel abstractizată.

Având în vedere că discuția cu privire la coerență se poartă prin prisma raportării la un spațiu a cărui coerență încercăm să o conturăm, este justificată în continuare cercetarea policentralității în relație cu extinderea urbană.

152 Există excepții notabile în cazul orașelor bombardate în cel de-al Doilea Război Mondial sau care au suferit diverse traume.

Scanned with OKEN Scanner

# Capitolul 3

# Fenomenul de extindere urbană și dubla reconfigurare a centralității

Scanned with OKEN Scanner

Complementar capitolului anterior care a pus accent pe calitatea rezultată ca urmare a fenomenului de concentrare—înțeleasă ca producție de centralitate—, ne propunem să punctăm ceea ce nu se sintetizează neapărat, rămânând sub forma unei materii gravitaționale, exprimată în primul rând cantitativ. Pentru că punem în discuție cantitativul, este important de amintit faptul că modelele gravitaționale deja cunoscute[153] leagă în mod direct talia și gradul de concentrare al populației orașelor de gradul de atractivitate, deci de centralitate, apreciind în funcție de acest grad și o arie de influență a respectivelor orașe pentru teritoriul mai amplu în care se înscriu. Dar o anumită talie a unui oraș la un moment nu este un dat, ci ea se atinge prin creștere care, la rândul ei, se relaționează direct cu centralitatea orașului respectiv.

Apreciind creșterea ca un fenomen cumulat de extindere spațială și de creștere demografică, alegem să studiem în textul de față extinderea pentru a încerca înțelegerea relevanței ei în raport cu centralitatea și a felului în care, prin acest raport, se creează, de fapt, o amplificare a atractivității de ansamblu a orașului. Totodată, extinderea spațială este identificată drept una din cauzele majore ale pierderii de coeziune urbană, atât ca urmare a unei împrăștieri a urbanului care este greu de recoagulat, cât și din cauza consecințelor pe care le are în planul segregării sociale, spațiale etc.

Extinderea orașelor este un fenomen irepresibil, exprimat prin creștere[154] spațială. Irepresibil pentru că, indiferent de momentele de stagnare, încetinire sau accelerare, orașul continuă să crească, descriind un proces similar unei stări entropice[155]; creștere spațială pentru că, indiferent dacă se reînnoiește prin noi și noi zone urbanizate sau se reconvertește, crește sau descrește demografic sau economic, materia orașului se acumulează, se stratifică și se amplifică. Efectul creșterii, indiferent de forma pe care o conturează ca subcomponentă a orașului—periferie, margine, limită, tentacul etc.—este modificarea permanentă a formei de ansamblu a orașului, provocarea centrului de a se adapta unui corp urban amplificat.

Atât fenomenul de extindere în sine, cât și formele pe care le surprinde sunt documentate în numeroase studii, din care ni se pare oportun să îl citățm pe cel întreprins de Antonio Font (2007) având ca subiect metropolele Europei meridionale; oportun pentru că, dincolo de identificarea unor tipare de creștere ale metropolelor menționate, atestă un fenomen extrem de amplu de extindere spațială a ultimelor patru-cinci decade, care nu au ca efect o reconfigurare—uneori dramatică—a morfologiei lor, ci și o

153 Cel mai cunoscut model este cel al lui William J. Reilly care datează din 1931 în care calculează punctul de separație între două locuri ai căror clienți pot fi atrași de unul sau altul din aceste locuri, în cazul particular al teoriei sale—centre comerciale. Modelul se bazează în principiu pe luarea în considerare a distanței, a numărului de locuitori și, în unele interpretări, a distanței funcționale.

154 Sensul în care vom folosi termenul *creștere* este cel de expansiune spațială și nu de creștere demografică sau economică.

155 Chiar dacă teoriile referitoare la Shrinking Cities oferă o cazuistică importantă care susține descreșterea urbană, explicația lor este demografică și economică, iar acolo unde este exprimată spațial se vorbește mai mult de măsuri specifice de recuperare a spațiilor care se contractă.



Scanned with OKEN Scanner

amplificare a puterii de atracție, direct relaționată cu masa urbană. Efectele uneori binecunoscute ale extinderii sunt pierderea unei inteligibilități de ansamblu, o lipsă de durabilitate indusă de creșterea mobilității și a consumului de teren, în detrimentul cadrului natural, al profitabilității agricole etc. Extinderea nu se poate, deci, sustrage unei critici a (des)centrării orașului, trecute prin prisma dialecticii pe care o întreține cu centrul.

În discuția centru-extindere este important de făcut o distincție preliminară: extinderea orașului poate fi rezultatul unei amplificări a prestigiului, a puterii de polarizare a centrului și, nu în ultimul rând, al ameliorării conectivității pe care o asigură, caz în care este pertinent să vorbim de centru ca generator al acestei extinderi și, deci, de o logică de „hrănire/simbioză"; o a doua situație este atunci când extinderea se face sub acțiunea unor factori mai degrabă externi precum o accesibilitate bună, căutarea unor avantaje competitive sau a unui stil de viață diferit, caz în care extinderea, *străină* orașului, intră mai mult într-o logică de eventuală „adopție" ulterioară din partea centrului sau, așa cum vom explica ceva mai târziu, va solicita o adaptare.

> *Metropolizarea și acum formarea metapolelor nu apar ca fenomene contingente, ci ca forme avansate ale unui proces de urbanizare, care a apărut foarte devreme în istoria umanității și care nu a încetat, cu unele reculuri și bifurcații, să progreseze până în zilele noastre*[156].

156 Trad. ns. din (Ascher, 1995/2010, p. 39): „La métropolisation, et maintenant la formation des métapoles n'apparaissent pas comme des phénomènes contingents, mais bien comme des formes avancées d'un processus d'urbanisation qui a commence très tôt dans l'histoire de l'humanité et qui n'a cessée, avec des reculs et des bifurcations diverses, de progresser jusqu'à nos jours".

Scanned with OKEN Scanner

# 6 Centrul orașului: generator al extinderii urbane

Unul din motivele principale ale extinderii a fost punctat în capitolul trecut, provenind din imposibilitatea ocupării aceluiași loc al multiplelor forțe (generatoare sau concurente) care și-l dispută, rezultând astfel necesitatea amplificării topografice și a trecerii de la cantitativ (acumulare) la calitativ (producția de centralitate).

În prima sa condiție, cea de centru generator, o problemă evidentă care necesită o investigație atentă este capacitatea sa de a-și menține calitatea de centru, altfel spus, de a-și menține supremația multiplă pe care i-o conferă poziționarea în raport cu periferia în creștere. Nu este vorba, deci, doar de a imprima o dinamică restului componentelor orașului și de a le menține într-un fel dependente, ci și de a nu pierde, în timp, această magnetizare și ținere a lor împreună, coeziv.

Punându-ne problema calității de generator ne întrebăm, de fapt, dacă un centru poate exista fără a fi centrul a ceva, un ceva al cărui generator este. Cel puțin intuitiv, răspunsul pare a fi nu. Ipotetic, în orice teritoriu, oricât ar fi de nemărginit, în care apare la un moment dat un element de interes[157], fie că este doar un obiect, un element construit, cu unele calități aparte precum un sit natural deosebit, o resursă naturală etc., acesta începe să polarizeze creând astfel un areal de atracție; se creează deci, prin confirmarea unei precondiții, o situație de centralitate. Elementele primare de atracție sunt: configurația sitului și capacitatea sa de a asigura necesitățile de apărare și, mai târziu, de a amprenta fizionomia orașului; prezența căilor de comunicație capabile să asigure conectivitatea sitului;

157 Amsterdamul este construit pornind de la un dig realizat pentru confluența apelor râurilor Amstel și IJ, dig care a devenit astăzi piața principală a orașului și care a dat și numele orașului, extinderile ulterioare fiind fidele nucleului originar al orașului. Orașul Bruxelles este amplasat printr-o decizie politică într-o zonă cu o topografie optimă pentru apărare, dar datorat în principiu situării într-un loc privilegiat al producției de lână. Stockholmul este construit pornind de la o insulă, deci din nou o formă naturală de teren, pe cel mai înalt platou de formă triunghiulară al acesteia. Embrionul Berlinului este constituit inițial din sinoecismul a două orașe apropiate, Köln și Berlin, al căror destin comun este judecat ca superior funcționării separate, în timp ce în cazul Budapestei, Buda și Pesta sunt marcate de prezența fluviului Dunăre și de topografie, Madridul valorifică un fost amplasament de origine maură, în timp ce Barcelona și Londra cresc pe un nucleu antic de origine romană, create la rândul lor din cauza poziției strategice a celor două orașe, deci din considerente geostrategice evidențiate în raport cu restul teritoriului lor înconjurător.



Scanned with OKEN Scanner

productivitatea solului ca sursă de hrană; în final, hidrografia de asemenea importantă pentru fertilitatea solului, dar și pentru calitatea ei de cale de comunicație (Yedid, 1989).

Extrapolând, orice așezare umană, prin diversele calități pe care le posedă, poate deveni un element de atracție într-un teritoriu neconstruit, mult mai larg. Cât timp acesta are o limitare (fizică sau determinată de mijloacele tehnologice de deplasare), deși entitatea respectivă manifestă o atracție în teritoriu, ea nu generează neapărat și o extindere. De exemplu, orașele medievale pot fi înțelese într-o perspectivă a atractivității, ca noduri comerciale, târguri, fiind totodată limitate la o scară redusă, fie din considerente de apărare, fie din considerente de aprovizionare (Toynbee, 1979), asigurându-se astfel o precondiție—limitarea spațială—a coeziunii între centru și margine. Colonizarea și folosirea unor teritorii ample este singurul mod de a-și asigura satisfacerea unor necesități la rândul lor în creștere. Ceea ce se evidențiază în acest proces de colonizare este însă unidirecționalitatea sa, pentru că nu implică un schimb mutual sau echilibrat între centru și teritoriul nou cucerit; centrul coordonează și controlează felul în care resursele se produc, se distribuie, se consumă etc.

Pe măsură ce orașul crește și își asigură capitalizarea resurselor periferice și, deci, devine într-un fel dependent de acestea, chiar și pentru o perioadă limitată, periferia intră și ea într-un sistem de relații în care mai multe straturi de dependență socio-economică o fac să devină puternic relaționată cu orașul. Noile activități amplasate în periferie, posibile datorită unei piețe de desfacere reprezentate de oraș și controlate de cele mai multe ori de centru, oferă periferiei o oportunitate majoră. Populația periferică, rămasă tributară unor funcțiuni din centrul orașului, continuă să genereze mișcări pendulare.

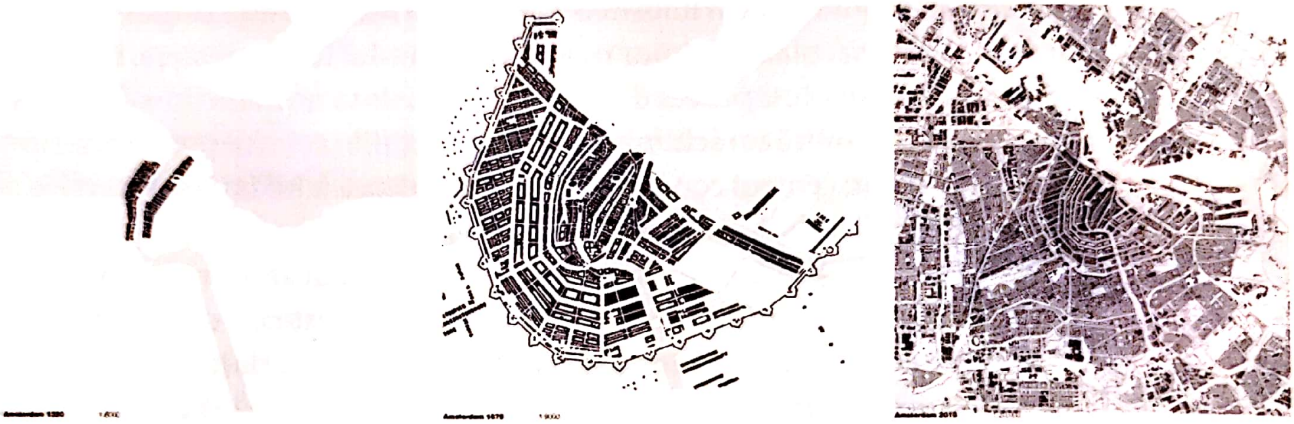
Dependența nu se stabilește însă numai sub raport funcțional, ci, de multe ori, și sub raport formal; ceea ce arterele inițiale, împreună cu topografia, determină ca fizionomie inițială este preluat prin extindere, precondițiile inițiale fiind, pentru creșterea ulterioară, determinante și modelatoare ale fizionomiei viitoare, într-un fel de continuitate fizico-formală și în coerență cu așezarea inițială[158]. Nucleul originar din care radiază căi de comunicație ce îl leagă de zonele limitrofe, dar și de alte orașe, este pus astfel în valoare, accentuându-i o calitate pe care o vom discuta mai târziu: nodalitatea. Acest aspect este cu atât mai evident în cazul orașelor cu tramă radial-concentrică, acolo unde axele istorice rămân până în prezent bulevarde cu încărcătură calitativă semnificativă. Strada, axa, devine, astfel, locul obligatoriu de trecere între centru și periferie și capătă un rol de cheie de lectură a centralității.

Putem avansa în confirmarea raportului de dependență centru-creștere și putem chiar emite ipoteza conform căreia dacă un oraș

158 Yedid (1989) exemplifică acest lucru cu așezarea orașului Sienna: situarea între trei coline impune orașului organizarea în forma literei Y cu Piața del Campo la bifurcația brațelor. Această așezare dă naștere unei relații intime sit-oraș a cărei permanență este vizibilă și azi și recunoscută ca un element patrimonial dominant.

Scanned with OKEN Scanner

crește, până la un moment dat, pe baza unor premise clare configurativ spațiale, dar, mai ales, legate de funcția sa, această creștere va fi fidelă respectivei funcții și configurației. Mai mult de atât, reciproca ar putea fi și ea valabilă: schimbarea tiparului spațial de creștere poate fi un semn al schimbării funcției (funcțiilor sale) anterioare. Vom exemplifica cu situația Amsterdamului (v. Figura 12) care, creat la intersecția a două fluvii, avea drept funcții principale pe cea de centru comercial—deci dependent și de axele de circulație—și pe cea de apărare, iar acest lucru a determinat un tipar de extindere care înglobează nucleul inițial. Proliferarea industrializării masive, cuplată cu demolarea zidului de incintă, va schimba radical tiparul de extindere, indicând astfel și o diminuare a celor două funcții inițiale.



F 12 Etapele de dezvoltare a Amsterdamului (1320, 1675, 2010)_sursa: prelucrarea autorului după: http://touf2011.wordpress.com/2011/12/15/amsterdam-new-york-trade-growth-broadway/

Dacă în raport cu anumite premise de centralitate la nivel local se creează, prin extindere lentă, un teritoriu coeziv, în optica unei scări ample, cea a teritoriului, ne confruntăm cu o situație de relativă izolare: prezența orașelor, mai degrabă, sub forma unor noduri într-un teritoriu, cu distanțe foarte mari între ele[159], presupune că aceste așezări dețineau o relație puternică între centru și oraș, în orice caz mult mai importantă decât relația dintre localități între care distanțele erau mari; altfel spus, polarizarea se manifesta în și din centrul fiecărei entități urbane. De asemenea, tipurile de schimburi care se realizau, pe de o parte, între centru și periferie, și, pe de altă parte, între așezări par să mimeze diferența între un tip de relație continuă și cu intensitate mare și o relație discontinuă, cu intermitențe mari, caracteristică celei de-a doua situații.

Pentru că relația centrului cu periferia pleacă din această situație inițială de raportare reciprocă, atunci când extinderea devine posibilă și este pompată de forme din ce în ce mai avansate ale mobilității, care reușesc să descompună teritoriul orașului ca întreg, ea se face în strânsă legătură cu centrul. Noul teritoriu colonizat prin extindere este un teritoriu

159 Acest fapt este în parte evident și astăzi, chiar dacă există excepții notabile de continuum urban Rhein-Ruhr, Zona metropolitană Milano etc., iar distanța este abolită progresiv de mijloacele tehnologice sau de cele ultra rapide de deplasare.



Scanned with OKEN Scanner

în care centralitatea inițială a orașului se poate citi în fluxurile pendulare ale forței de muncă, în raportul de secundaritate al acestui nou teritoriu față de centrul inițial, în căutarea unei forme simulacre de centralitate etc. Odată înlăturate barierele fizice, funciare sau chiar psihologice, puterea generatoare a centrului se afirmă și către exterior, susținând expansiunea urbană, uneori, în mod paradoxal, chiar prin opoziție cu centrul inițial, pornind de la o critică a lui. În alte situații, în care elemente exogene, constând din factori diverși de atractivitate, generează premisele unei extinderi, ele nu sunt decât, eventual, complementare și rareori concurente avantajelor generate de centru (poate doar prețul terenului și uneori accesibilitatea relativă).

Chiar și după perioadele succesive de creștere, mai mult sau mai puțin accelerată, corespunzând în general revoluțiilor urbane descrise de Ascher (2010/1995) care își găsesc cel mai recent declanșator în revoluția digitală, orașele, cu unele excepții, rămân încă relativ izolate atunci când le raportăm la spațiul geografic. Este exact această condiție de relativă izolare care îi conferă oricărei așezări cea mai banală formă de atractivitate, de centralitate. Spuneam mai devreme că centrul, ca să existe, are nevoie să fie centrul a ceva care decurge din/sau care se află în relație cu el, deci de ceva mai intim decât teritoriul din care el, la rândul lui, decurge. Altfel spus, dacă până la o limită fizică o localitate deține o anumită centralitate, un centru, evident mai redus spațial decât localitatea în sine, își asumă condiția generatoare a ceea ce îl înconjoară. Prin măsura puterii sale de atracție, care se alimentează neîncetat prin căile de comunicație, până de curând fizice și mai recent virtuale, centrul produce o nouă materie gravitațională, orbitală, care rămâne sensibilă la impulsurile de centralitate. În momentele de creștere economică, atunci când și centrul profită, pericentrul crește și el, împingând și mai departe noi părți de așezare. Astfel, vechea periferie se apreciază și ea. În momentele de criză ale centrului sau ale centralității, periferia se resimte. Această relativă sensibilitate sau, mai bine spus, relativă legătură a celor două presupune o asemănare a materiei lor, un raport de dependență a celei de-a doua față de prima. Periferia sau zona pericentrală se hrănesc așadar de la centru, fiind construite prin radierea centralității, din aceeași materie cu centrul, doar că la un nivel redus, care le permite identificarea ca neconcurente ale acestuia.

Amplificarea puterii și prestigiului centrului, ca urmare a unor decizii politice, a acțiunii unor agenți economici sau culturali, atrage după sine și o mărire a atractivității sale și deci o hipertrofiere, inclusiv spațială, necesară ca răspuns la efectele atractivității pe care o capătă. Acolo unde cadrul fizic nu o limitează, iar mijloacele tehnologice o alimentează, creșterea produce noi spații periferice care se dezvoltă și subîntind materia orașului.

Pe de altă parte, în situația în care centrul își diminuează rolul și prestigiul, chiar și atunci când are loc un fenomen important de emigrație, amprenta spațială a fondului construit se reduce într-un timp foarte îndelungat, de multe ori fiind recuperată de un nou val de creștere. În situațiile de decadență a centrului, cauzate de diverși factori, mergând de la cei economici până la războaie sau calamități naturale, răspunsul este în



Scanned with OKEN Scanner

numeroase cazuri tocmai o accentuare a suburbanizării, motivată de căutarea unor condiții mai bune de viață.

> *Erodarea economică a bazei economice a centrelor orașelor participă, deci, la un proces de reorganizare a centralității la scara aglomerației [...]. Acest proces se bazează pe o specializare puternică a spațiilor centrale și periferice, la rândul ei permisă de diferențierea crescândă a spațiului urban din punct de vedere al echipamentelor, disponibilităților funciare și de accesibilitate*[160].

În consecință, amplificarea și diminuarea atractivității centrului orașului susțin, de fapt, fenomenul de extindere urbană, ele fiind din acest punct de vedere doar aspecte diferite ale aceluiași fenomen, făcând din centru un referent al extinderii.

## 6.1
## Clarificări conceptuale asupra extinderii

*Dar ce înseamnă extinderea?* Pentru a răspunde la această întrebare întrevedem două căi diferite de abordare: cea dintâi este intim legată de acțiunea în sine, deci de extindere care, la rândul ei, este cel mai des asimilată întinderii, expansiunii, creșterii. Sensul ei denotativ este cel de mărire, deși conotațiile posibile sunt numeroase. Extinderea are la bază difuzia[161], putând fi, de fapt, nu atât un proces dinamic, cât un efect sau un rezultat, deci static și în consecință exprimabil spațial. Extensia se exprimă totodată și prin întindere.

Cea de-a doua este în strânsă legătură cu referința la obiectul inițial, generator—la corpul care se extinde. Așa cum o sugerează și prefixul *ex*[162], admitem că dacă un corp sau obiect se extinde[163] în afara sa, extinderea este din *material* similar cu cel al *materialului* obiectului inițial, păstrând deci calitatea compoziției sale. Diverși autori argumentează și asimilează extinderea urbană cu o propagare a urbanului, transformarea a ceva non-urban în ceva urban, deși din multe puncte de vedere, în realitate, acest lucru este fals: nu putem compara un țesut de locuințe individuale de joasă densitate

160 Trad. ns. din (Gaschet *et al.*, 2009): „L'érosion de la base économique des centre-villes participe alors d'un processus de réorganisation de la centralité à l'échelle de l'agglomération [...]. Ce processus se caractérise par une forte spécialisation fonctionnelle des espaces, tant centraux que périphériques, elle-même permise par la différenciation croissante de l'espace urbain en termes d'équipements, de disponibilités foncières et d'accessibilité".

161 Difuzia este des folosită pentru a descrie evoluția unui fenomen din punct de vedere al suprafeței.

162 Cu sensul de „în afară".

163 Extinderea corespunde unei alungiri care nu poate fi decât temporară, corpul regăsindu-și dimensiunile, întinderea primă (trad. ns. din *Le trésor de la Langue Française Informatisé* : „L'extension correspond à un allongement qui peut n'être que temporaire, le corps retrouvant ses dimensions, son étendue premières"). Înțeleasă mai mult prin simpla transformare a unui teritoriu neconstruit în construit și prin schimbarea preocupării dominante a populației din activități rurale, agricole, în activități urbane.



Scanned with OKEN Scanner

cu unul „urban" atâta timp cât acestea, dintr-o serie de motive, se apropie mai mult de rural. Putem aprofunda această distincție argumentând faptul că multe din elementele care creează urbanul, și care se regăsesc cel mai pregnant în centrul orașului, lipsesc cu desăvârșire din părți de țesut mult mai îndepărtate. Ele sunt de ordin fizic, funcțional, al accesibilității și nu în ultimul rând al urbanității. Deci ipoteza identificării extinderii cu urbanizarea[164] este o cale greșită, subliniată de altfel și de Choay printr-o întrebare retorică: „Însă este oare «urbanizare» sinonim cu «producerea orașului»"? (Choay, 2011, p. 110).

În plus, dacă admitem ipoteza menținerii similiarității materialului între original și extins, dar admitem în același timp posibilitatea unei diferențieri de calitate sau de valoare între *cele două*, condusă chiar către o diferențiere și uneori opoziție, impuse de extindere, ajungem la a promova extinderea drept cauză inerentă a unei diluări a întregului, nu în sensul unei gradații, ci a unei pierderi de ansamblu. Altfel spus, prin extindere orașul ca întreg se diluează și calitățile sale urbane se estompează, capabilitatea sa de extindere fundamentând de fapt capacitatea sa de adaptare și transformare.

Susținem deci, în primul rând, o poziție care promovează extinderea ca fenomen intim legat de obiectul care o generează, indiferent dacă între ele apar discontinuități de ordin spațial, funcțional etc. Or, ceea ce susține această condiție de generare sunt înseși cauzele extinderii urbane, așa cum vom încerca să arătăm, aflate, de fapt, în legătură foarte strânsă cu centrul orașului și nu cu orașul în sine.

Dacă în privința corpului orașului am adus câteva clarificări preliminare, în privința referirii stricte la centrul orașului și la centralitate, extinderea evidențiază câteva aspecte particulare suplimentare pe care le vom urmări mai departe, într-o primă fază prin înțelegerea unor momente importante care declanșează sau susțin extinderea, iar într-o a doua fază, prin înțelegerea unor rațiuni ale extinderii care se leagă indisociabil de centru și centralitate.

## 6.2
## Necesitatea extinderii impulsionată de noi posibilități

Cum o serie de inovații tehnologice precum liftul, telefonul, telegraful etc. cresc inițial posibilitățile de găzduire a unui număr din ce în ce mai mare de locuitori—atrași de oferta orașului—, orașul atinge un prag de saturație, provenit din lovirea de o limitare de capacitate în raport cu suprafața sa, o limitare la care densificarea fusese deja aplicată în repetate rânduri. Orașul caracterizat de o mixitate puternică, susținută încă de o motivație istorică—menținerea oamenilor în același timp și același loc—se confruntă cu o scădere dramatică a calității vieții, cu consecințe grave, în comparație cu care avantajele aglomerației nu mai erau rentabile. Astfel, periferia nou

164 Înțeleasă mai mult prin simpla transformare a unui teritoriu neconstruit în construit și prin schimbarea preocupării dominante a populației din activități rurale, agricole, în activități urbane.

Scanned with OKEN Scanner

cucerită devine spațiul inerent al refugierii unei populații din ce în ce mai masive, în timp ce extensia spațială, nu numai a orașului, dar și a centralității acestuia, devine evidentă.

### 6.2.1
### Controlul la distanță și creșterea capacității de absorbție

Polarizarea extremă a orașelor de-a lungul istoriei a fost documentată de numeroși autori și surse statistice, motivele fiind diversificate: nevoia de apărare, calitatea de centre de inovare[165], de piață de desfacere pentru produsele agricole, de spațiu care oferă oportunități, de difuzie a avuției, de loc de mobilitate socială[166], de miez al industriei statale, de creștere a valorii proprietății etc., altfel spus, de exercitarea unor funcții la distanță. Necesitatea extinderii apare, în primul rând, ca urmare a necesității de colonizare a unui teritoriu mai larg, de amplificare a puterii de polarizare, de control și de menținere a controlului asupra unui teritoriu extins.

### 6.2.2
### Creșterea presiunii funciare

Creșterea valorii terenului și a taxelor aferente centrului sunt la rândul lor determinante pentru creșterea orașului, impulsionată de creșterea numărului de petenți de teren fără ca aceasta să fie echilibrată în realitate de ofertă. Un neajuns care contribuie semnificativ este și lipsa unor provizii de teren pentru acomodarea unor activități noi sau care se dezvoltă, precum și dificultatea de a găsi terenuri adecvate pentru necesarul strict al unei funcțiuni.[167]

Prețul locuințelor: există o valorizare a terenurilor și a imobilelor în zonele dens urbanizate (densitatea echipamentelor și serviciilor, proximitatea). Datorită creșterii cererii și a regulilor, cel mai adesea restrictive, adoptate în spațiile deja urbanizate (interzicerea imobilelor înalte, valori ale procentului de ocupare a solului de multe ori restrictive), costurile accederii la locuință au crescut și, pentru o parte a gospodăriilor localizate în zone dens construite, devin prea costisitoare în raport cu mijloacele financiare. Zonele centrale sunt „scumpe", cele periferice sunt „ieftine". Se poate rezuma ca o redistribuire a valorizării funciare sau imobiliare (indusă de o mobilitate facilitată).

165 Capacitatea inovativă a orașelor este explicată de autor prin cea mai mare densitate facilitatoare de contacte și deci de fluxuri de informație, dar și printr-un schimb reciproc de tehnologie și inovație între diverse sectoare. În plus, talia unui oraș are o influență direct favorabilă asupra eclozării și inovației și a difuzării sale spațiale, existând un raport de proporționalitate directă între talia orașului, numărul de inovații și adoptarea lor.

166 Noul imigrant are șanse mari de a schimba meseria sau de a avansa în carieră. Mobilitatea orizontală este facilitată, iar o autonomie relativă îi permite individului o libertate de alegere crescută.

167 Un bun exemplu sunt zonele industriale care necesită terenuri ample, aproape imposibil de găsit în zonele centrale dense.



Scanned with OKEN Scanner

### 6.2.3
### Scăderea nivelului de confort

Un alt rol important îl joacă factorii de confort. Deja foarte importanți începând cu originea orașelor, factorii naturali influențează considerabil dezvoltarea cadrului construit, așa cum relieful poate avea un rol de catalizator sau de barieră pentru dezvoltare. Tot în raport cu confortul, numeroase cazuri de centre de oraș atestă probleme de creștere extremă a poluării—din cauza creșterii și congestiei traficului, dar și a unei presiuni psihologice puse asupra locuitorilor[168]. Centrului orașului îi este asociat în unele situații un sentiment de repulsie, cu precădere prin reprezentări negative, printre care putem aminti amestecul de populație, poluare, zgomot, insecuritate.

### 6.2.4
### Factori care susțin extinderea
### > 6.2.4.1
### Jocul de actori

Actorii au de asemenea un rol foarte important în dinamica spațiului urban, ei putând influența oferta în materie de preț al terenurilor sau, în cazul factorilor de decizie, ritmul creșterii prin decizii care variază în autoritate, în intenții și în stabilirea unor direcții pentru amplasarea anumitor echipamente, servicii, infrastructură etc. Un alt element privitor la aspectul jocului de actori îl constituie nivelul instituțional, acolo unde descentralizarea—discutată în alt capitol—are efecte majore, fie în sensul unei inhibări sau blocaj la nivel financiar, dar și la cel al intervenției, fie benefice, în sensul unei impulsionări. Un argument în sprijinul ideii că extinderile masive suburbane postbelice se fac printr-o formă de extrovertire a centrului îl aduce Kostof (1999, p. 66) care susține că factorul decisiv pentru extindere nu era răspunsul la o cerere de noi locuințe, ci un factor intern: obținerea de profit de către o parte din leaderii care promovau extinderea ca un lucru bun. Unul din rezultatele neașteptate în acea perioadă a fost rezistența crescândă față de aceste ansambluri a posibililor beneficiari, care a declanșat un efect opus: renașterea interesului pentru case unifamiliale.

*Ne întrebăm: Ce se întâmplă însă din punct de vedere al efectelor pe care le antrenează asupra centrului orașului și asupra centralității acestuia?*

168 Cazul recent al Berlinului surprinde un fenomen de polarizare socială de tip low-cost care este valorificat local prin proliferarea barurilor și cluburilor, dar și prin transformarea parțială a mai multor imobile de apartamente în camere de închiriat. Efectul pentru locuitori este un nivel insuportabil atât al zgomotului și agitației, cât și al insecurității, calea aleasă de mulți berlinezi fiind mutarea în periferie.

Scanned with OKEN Scanner

### > 6.2.4.2
### Progresul tehnologic

*Nu puteam concepe o aglomerație de talie mare fără a distruge ceea ce îi conferea dinamismul: concentrarea puternică de activități și oameni în același loc* [169].

Ultimul și poate cel mai important element care impulsionează extensia orașelor este transportul[170], condiție pentru co-prezența activităților și oamenilor într-un loc de activitate intensă—centrul orașului. Impulsionat de progresul tehnologic și profitând atât de diversitatea modurilor de deplasare, cât și de posibilitatea interconectării lor—cumulând astfel avantaje de accesibilitate, în detrimentul menținerii compacte a orașului—transportul susține o corelație intimă cu extinderea orașului.

Printre factorii principali ai extinderii se numără și creșterea numărului de locuitori și, implicit, amplificarea spațiului construit. Cele două aspecte pun în evidență depășirea capacității centrului de a mai menține condițiile inițiale, în fața unei presiuni demografice și imobiliare crescute. Densitatea critică este puternic legată de progresul tehnic, efectul fiind o extindere a spațiului construit. În timp ce în orașul preindustrial, mecanismul de densificare a centrului preceda creșterea periferică, în prezent, factorii de mobilitate și valoarea terenului joacă un rol-cheie și încep să inverseze procesul respectiv și astfel, centrul începe treptat să fie și într-o situație de a fi „solicitat" sau „tras".

### > 6.2.4.3
### Diminuarea constrângerilor de ordin fizic sau militar

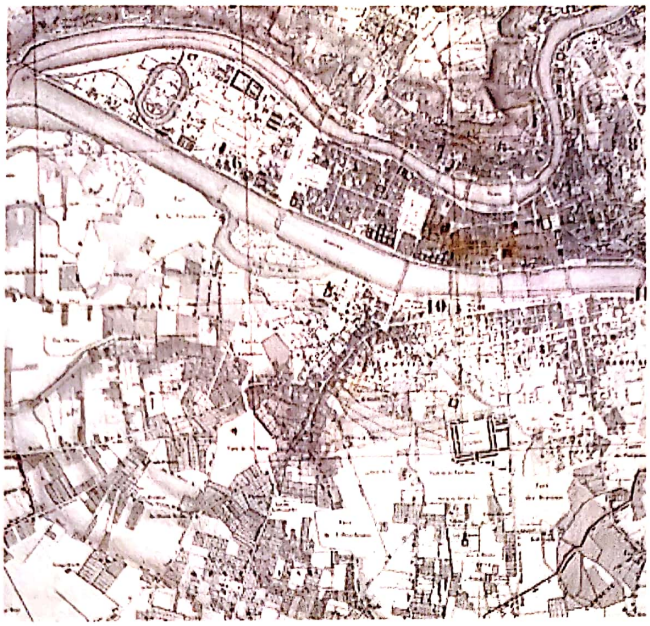
Una din cele mai pregnante bariere în calea dezvoltării orașelor este cursul de apă. Surpasarea lor târzie contribuie la limitarea extinderii. Lyonul este un exemplu binecunoscut în acest sens: malul stâng al fluviului Rhône menține orașul la o dimensiune redusă la cele două coline inițiale (Fourvière și Croix Rousse). Progresul tehnologic care permite construirea de poduri sigure și durabile oferă o permanentizare a extinderii pe malul opus, extindere care continuă și astăzi. În același timp bariera însăși—fluviul—devine în prezent un element de centralitate regăsită a cărei reamenajare produce o recentrare a orașului.

169 Trad. ns. din (Enault, 2003, p. 154): „On ne pouvait concevoir une agglomération de grande taille sans détruire ce qui faisait son dynamisme; à savoir la forte concentration d'activités et de populations en un même lieu".

170 Având în vedere că el este subiectul Capitolului 4, va fi discutat aici doar prin prisma relației inițiale cu centrul.



Scanned with OKEN Scanner



F 13 Lyon: Plan Noëllat 1844, arătând orașul Lyon cu fluviul Rhône la est. La est de fluviu se poate observa începutul extinderii declanșate de construirea mai multor poduri_sursa: Service Régional de l'Inventaire de Rhône-Alpes

Constrângerile de ordin militar, din diferite motive, nu se mai aplică orașelor, dispariția lor generând o serie de efecte: odată cu dispariția incintelor de fortificație, începe un amplu proces de dedensificare, manifestat printr-o serie de libertăți față de orașul anterior, încorsetat, supradensificat; în al doilea rând, debutează un fenomen de extindere spațială; traseul vechilor fortificații devine parte a orașului, fie ca traseu de circulații, materializat foarte vizibil până în prezent, fie ca zonă de densificare a orașului. Uzurile traseelor de fortificații sunt însă multiple, convertirea lor fiind un succes, mai ales datorită locației avantajoase perimetrală centrului: ringul vienez, metroul din Nürnberg construit pe sub zidul de incintă, promenada cu panoramă asupra Gironei și asupra Pirineilor. Caracterul de barieră fizică se traduce și printr-o calitate suport pentru centralitate: orice barieră are locuri de trecere care sunt puncte privilegiate și care devin puncte de interes.

Așa cum observă și Cyril Enault în teza sa despre accesibilitatea în zona de extinderea a Dijonului (2003), edificarea fostei infrastructuri de incintă a avut două efecte principale care se regăsesc în majoritatea cazurilor:

(a) clivajul net între cele două lumi dispare și permite extinderea rețelelor de apă și circulații;

(b) interfața dintre oraș și teritoriu se întinde în ansamblul perimetrului urban ștergând efectul de poartă și conducând la o extensie relativ omogenă și fără discontinuitate cu *faubourgurile* care devin din acest moment cartiere urbane, investite cu posibilități de transport, cu diverse activități etc. Enault reia: „Nivelul de trai al acestor zone îl atinge inițial pe cel al spațiilor centrale, pe urmă îl depășește. Externalitățile negative explică parțial creșterea periferiei în raport cu centrul"[171].

171 Trad. ns. din (Enault, 2003): „Le niveau de vie de ces zones atteint dans un premier temps celui des espaces centraux puis le dépasse. Les externalités négatives expliquent en partie la croissance de la périphérie par rapport au centre".



Scanned with OKEN Scanner

Disoluția incintei de apărare sau, în cazul cursurilor de apă, depășirea barierelor exercită o presiune dinspre interiorul orașului, acumulată de-a lungul a secole; așa cum este și cazul Lyonului, discutat succint mai sus, extinderea, realizată inițial prin cartiere de locuințe, este la scurt timp urmată de echipamente precum spitale, gară etc.

## 6.3
## Extinderea endogenă

Deși nu este vorba de o creștere în interiorul centrului, am ales acest termen de introvertit pentru a reda două situații: o creștere lentă, controlată, menține și o presiune ridicată a forțelor convergente către centru, contribuind astfel la o extindere a sa, aproape sincronă cu creșterea orașului, o putem numi difuzie de centralitate; cea de-a doua este cea în acord cu procesul de nucleație descris în capitolul anterior, în care puncte de interes își extind influența unul către celălalt, conducând astfel la o relație puternică între ele și la consolidarea centrului.

Se ridică deci o problemă de raportare a centrului la masa urbană pe care o susține. Măsura în care el rămâne generator este și măsura în care masa urbană rămâne sensibilă la mișcările lui, dar și cea în care există o limită *acceptabilă*[172] a influenței sale. Abstractizând, la trasarea unui cerc având ca pivot centrul, nu numai centrul este generator, dar și limita sa devine definitorie; fără ea, întregul nu ar apărea, nu ar căpăta formă, nu am ști ce este. Tocmai de aceea, limita este variabilă pentru a da sens obiectului, în cazul nostru orașului, în funcție de fluctuațiile de putere ale centrului pe diferite raze sau direcții. Explicația oferită de Mihali (2006), care ne face să înțelegem limita mai mult în sens de margine, oferă o dublă valență a marginii ca „locul unde influența centrului este cea mai mică și cea mai mare". Urmându-i raționamentul, înțelegem, de fapt, o dualitate importantă în relația centru-margine: condiția de diminuare, până la stingere totală, a acțiunii centrului aproape de margine și, totodată, miza esențială pentru un centru de a controla marginea, de a o ține sub control pentru că tocmai „pe acolo se scurge și se deturnează acțiunea puterii"[173]. Aici intervin în discuție claritatea și fermitatea acestei margini.

Pentru orașele antice și medievale, în care determinantă era poziția defensivă și asigurarea controlului asupra hinterlandului, producător de hrană pentru populație, incinta fortificată, construită în jurul orașului, conturează o limită clar definită și greu de penetrat care susține localizarea și manifestarea puterii politice, administrative sau religioase. În același timp, ea indică și, totodată, susține și o echidistanță a ei în raport cu centrul, fapt preluat mai târziu ca element de design pentru orașele ideale[174]. Orașul clasic și, mai târziu, cel medieval devin „un spațiu circumscris, delimitat,

172 Limita poate depinde de confortul de deplasare, de posibilitățile de acces la servicii, de transport etc.
173 Discuția mai amplă este prezentată în capitolul referitor la Centru și Periferie.
174 De exemplu Palma Nova, Alberti.



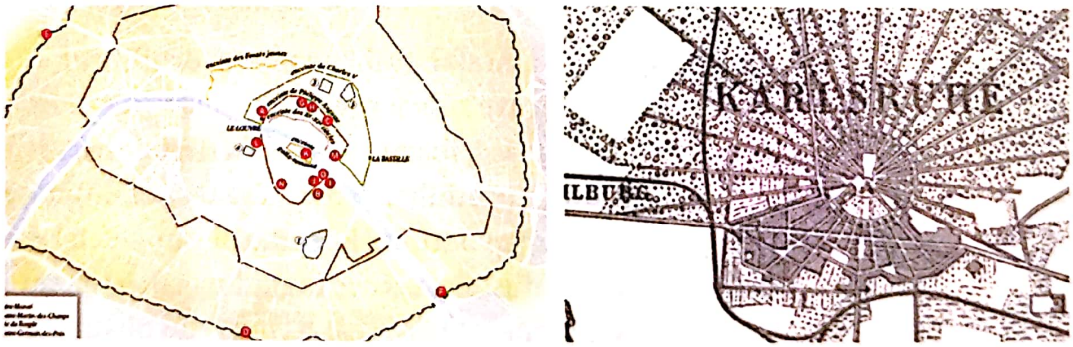
Scanned with OKEN Scanner

permițând practici nelimitate" și susțin crearea unor „valori care se agregă și se materializează în jurul unei gândiri duale [...] definite de opoziții tari precum cele între interior și exterior [...] centru și periferie" (Mongin, 2005, p. 22). Numai de la un anumit prag al disipării limitei, al circumscrierii, întregul conținut își poate pierde la rândul său stabilitatea.

> *Creșterea urbană se face prin formarea faubourgurilor dincolo de zidurile de incintă [...]. Aceste grupuri de locuințe constituie extensii care sunt în general, ulterior, înghițite de oraș prin construirea unei noi incinte* [175].

Cât timp o formă de barieră este persistentă, extinderea așezării are două posibilități: se va face prin extinderi perimetrale progresive în raport cu incinta sau va fi forțată să se producă intern. În ambele situații, contactul vital cu exteriorul îl reprezintă porțile de acces sau elementele punctuale de legătură precum podurile care, astfel, devin puncte de interes.

Așa cum putem urmări în cazul orașelor antice (Gros, 2000), extinderea spațială se face sub forma unui proces planificat, fiind întotdeauna dictată de voința politică, având ca motivație progresul tehnic[176] sau nevoia de amplasare a unor funcțiuni noi, vizibile etc., prin articularea strânsă între nevoile de creștere și ajustarea, în consecință, a suprafeței orașului prin construirea/reconstruirea zidurilor de incintă. Autolimitarea, impusă de constrângerile legate de modul de deplasare, de factori de natură militară, fondează delimitarea clară a orașului, făcându-l astfel și inteligibil, ca întreg gestionabil.




F 14 (a) Incintele progresive de fortificații ale Parisului care mențin centralizarea fizică a orașului începând cu incinta Galo-Romană până la ultima fortificație din 1840_sursa: http://www.plandeparis.info/enceintes-paris/plan-enceintes-paris.html;
(b) Karlsruhe_sursa: http://www.antiquaprintgallery.com/germany-karlsruhe-sketch-mapc1885-41765-p.asp

O a doua direcție sugerată este necesitatea definirii unei limitări atunci când ne referim la oraș. Așa cum putem înțelege din experiența orașului antic, limitarea poate proveni din decizii impuse, ceea ce, în prezent,

175 Trad. ns. din (Loupiac, 2005, p. 167): „La croissance urbaine se manifeste aussi par la formation des faubourgs au-delà des murailles [...]. Ces groupements d'habitations constituent une extension qui finit généralement par être englobée dans la ville, à l'occasion de la construction d'une nouvelle enceinte".

176 Spre exemplu în cazul Babylonului, inovații în sistemul de alimentare cu apă.



Scanned with OKEN Scanner

se poate înțelege ca o limitare mai degrabă administrativă sau se poate referi la diverse decupaje în funcție de posibilitățile de gestiune pe care le permit, precum și la limite greu surmontabile[177]; în al doilea rând, se evidențiază ca esențial factorul diversificării și densității care poate, după caz, acționa ca o limită per se sau—atunci când trece de o anumită limită—poate declanșa nevoia unei rarefieri a orașului, posibilă numai prin extindere. Centrul se evidențiază ca putere de decizie, de impunere, determinând autoritar măsura și felul în care se poate extinde orașul, dar impunând totodată și limitarea necesară menținerii controlului.

În Renaștere, deschiderea gustului pentru raționalitate și pentru planificare a spațiului care, contrar spațiului medieval caracterizat de străzi înguste și sinuoase, este un spațiu al ordinii, al organizării și al ierarhizării, se materializează în planuri concepute pentru a trasa axe ample și pentru a ordona regulat spațiul. Un exemplu în acest sens este Karlsruhe, oraș cu un desen aproape perfect radial-concentric.

> *Orașul medieval lasă loc orașului clasic în care noua putere a Statului este pusă monumental în scenă, oferindu-se perspectivei individului, trasează mari axe, piețe și grădini [...] mișcarea capătă un loc major, străzile se lărgesc și se diferențiază social și funcțional, orașele se extind, faubourgurile proliferează, aglomerând într-un mod nou populație și activități* [178].

Această primă perioadă constituie, pe de-o parte, procesul esențial care pune bazele constituirii a însuși centrului orașului, prin unirea unor puncte de interes și, astfel, creșterea relaționării lor reciproce, iar pe de altă parte, prin extinderea centrului, înțelegând aici o difuzie de centralitate, păstrând unele din caracteristicile centrului: densitate, intensitate, simbolizare, urbanizare etc.

Ca urmare, cel puțin începând cu sfârșitul Renașterii, echilibrul aparent între conținut și conținător, între suficiența unui centru în raport cu limita dispare odată cu ineficacitatea și, în consecință, cu decăderea incintelor de fortificație, dar ca urmare a posibilității deschise de noi mijloace tehnice și tehnologice de a *stăpâni* cadrul natural. Rezultatul, cuplat cu revoluția agrară și, mai târziu, cu cea industrială, duce la explozia urbană care marchează astfel două realități ce vor persista aproape continuu pe întreg

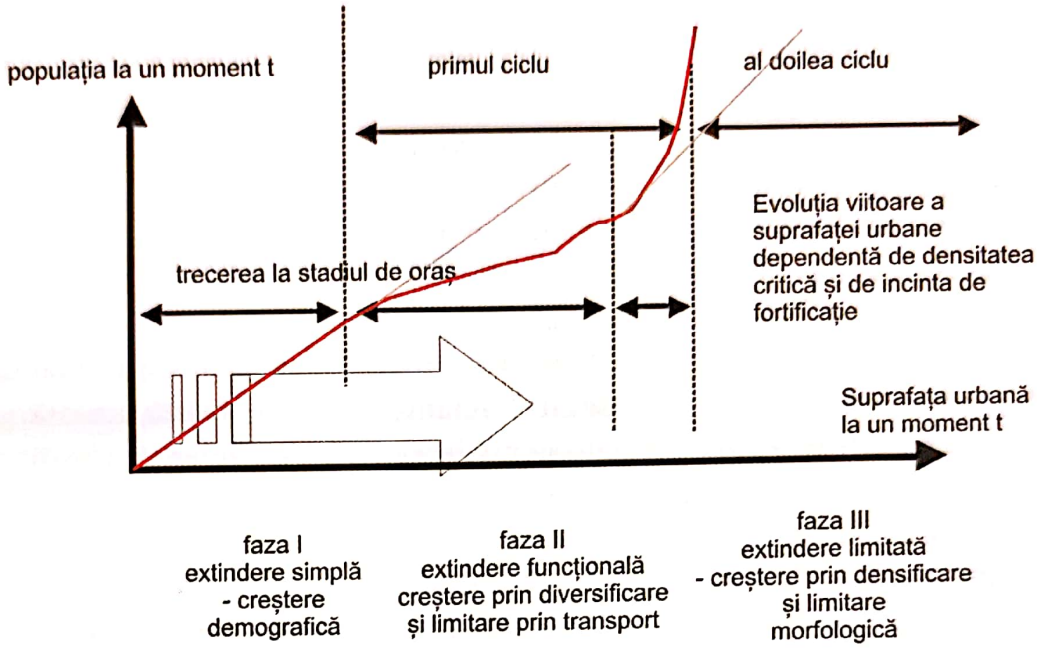
177 Una dintre ele, poate cea mai puternică până recent, este *distanța* care, în ultima perioadă, este din ce în ce mai erodată datorită progresului tehnologic accentuat, crescând astfel autonomia indivizilor în raport cu spațiul fizic. Alte limite, precum cele geografice, topografice, naturale continuă să persiste și să se impună extinderii, chiar dacă într-o măsură mai mică decât în trecut. Spre exemplu, orașul columbian Medellin, cunoscut pentru topografia spectaculoasă a celor doi versanți între care este așezat, a fost pentru o lungă perioadă de timp limitat de această situare, dar, recent, a reușit să surmonteze determinantele topografice extinzându-se, sub acțiunea presiunii demografice ample, până dincolo de culmile montane.

178 Trad. ns. din (Ascher, 2001, p. 17): „La ville médiévale fait place à une ville clasique dans laquelle le nouveau pouvoir d'Etat se met monumentalement en scène, s'offre par la perspective au regard de l'individu, trace des avenues [...] le mouvement prend une place agrandissant, les rues s'élargissent et se différencient fonctionnellement et socialement, les villes s'étendent, les faubourgs prolifèrent, agglomérant de façon nouvelle populations et activités".



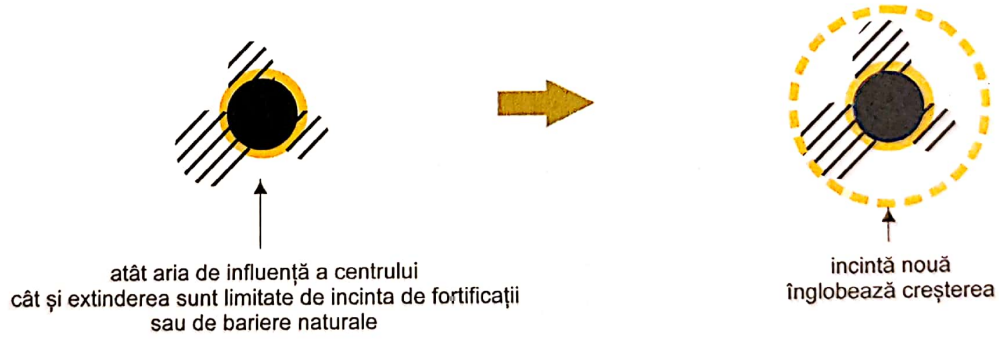
Scanned with OKEN Scanner

parcursul istoriei urbane contemporane: declanșarea unui fenomen insațiabil de extindere urbană care va transforma în terenuri urbanizate suprafețe ample de teren și contestarea suficienței centrului orașului în raport cu un corp urban în continuă creștere.




F 15 Fazele extinderii urbane în Orașul Antic și Medieval_ prelucrare M.A. după ENAULT Cyril (.2003.) *Vitesse, accessibilité et étalement urbain analyse et application à l'aire urbaine dijonnaise*, Teză de doctorat Université de Bourgogne, disciplina Geografie, p.132

creștere limitată și controlată prin mărirea progresivă a incintei de fortificații sau a îndepărtării progresive a unor constrângeri fizice




F 16 Creșterea controlată. Creștere limitată și controlată prin mărirea progresivă a incintei de fortificații sau a îndepărtării progresive a unor constrângeri fizice_sursa: M.A.

Urmând distrugerea sau dispariția incintelor de fortificație, Revoluția agrară, iar mai apoi Revoluția Industrială induc inițial un proces de polarizare spre orașe provocând și o revoluție urbană, urmată într-o a doua etapă de o creștere spațială accelerată și de o pauperizare agravantă a populației. În acest context, orașele se adaptează exigențelor producției, consumului și schimburilor comerciale. Progresul tehnologic solicită noi răspunsuri spațiale, preocuparea majoră fiind găsirea unei forme urbane adaptate: Haussmann, Cerda, Sitte, Sorya y Mata, Howard și Le Corbusier fiind doar câteva figuri binecunoscute ale perioadei.



Scanned with OKEN Scanner

## 6.4
## Depășirea progresivă a capacității centrului

Capacitatea centrului, înțeleasă și ca putere de acțiune a sa la distanță, prin centralitate, este o problemă esențială care apare în legătură cu extinderea. Există un prag la care extinderea solicită alte răspunsuri, alte localizări și concretizări ale materiei orașului, posibile prin polarizare și prin procese de nucleație?

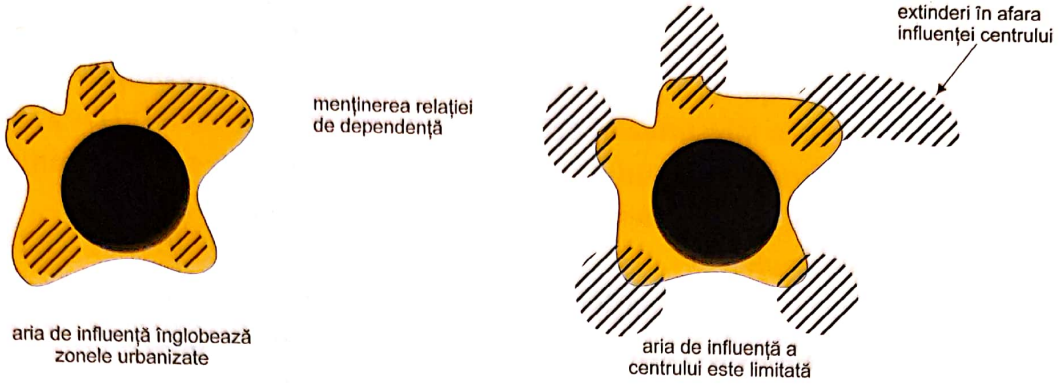
Am afirmat mai sus că centrul devine insuficient în raport cu masa urbană, dar acest fapt nu are loc imediat. Este vorba de o adaptare progresivă, marcată în egală măsură de succese și insuccese. Într-o primă fază, în timp ce continuă să crească până la atingerea unui prag de stabilitate, orașul se adaptează[179] la afluxul de populație și activități până când între centrul generator și limita conținătoare intervine o disjuncție insurmontabilă. Însă și aici este și cazul în care se află România postdecembristă, această disjuncție este mai acută din cauza unui fenomen de extindere foarte difuză, cauzată la rândul ei de densitatea mică a noilor parcelări, ceea ce impune o depărtare fizică foarte mare a noilor periferii de centrul vechi și, deci, întinderea la limită a acestei relații. Centrul vechi pur și simplu nu mai poate răspunde unui corp urban foarte extins din cauza depășirii capacității sale, fiind limitat ca spațiu de existența unui cadru construit în jurul său, dar și din cauză că devin necesare investiții majore în infrastructură pentru ca relația centru-periferie îndepărtată să poată funcționa.

F 17 Etapele de creștere ale Parisului între 1000 și 1850 _sursa: Atlas de Paris.

179 Intervențiile haussmanniene sunt o dovadă și un exemplu clare ale încercării de adaptare a orașului și inclusiv a centrului la noi cerințe de mobilitate, de estetizare, dar și la probleme de suprapopulare, de igienizare și control.



Scanned with OKEN Scanner




F 18 Două tipuri de extindere în relație cu centrul_sursa M.A.

Din punct de vedere sociologic, explicația este destul de clară: pierderea centrului nu se datorează pierderii sale de atractivitate, ci dorinței crescânde a unei populații de a locui mai confortabil în periferie, aceasta atrăgând ulterior activități a căror lipsă subminează centrul (Soucy, 1969). Dar, așa cum am precizat în introducere, extinderea orașelor nu poate fi pusă numai pe seama atractivității sau identității foarte puternice a centrului ci, uneori, ea se supune unor logici economice, sociale, culturale, tehnologice extrem de puternice.

Cele patru premise principale ale exploziei urbane, dintre care ultima este chiar un declanșator, sunt: „Deschiderea noilor străzi, pentru a deschide drum dincolo de vechile linii de tramvai sau de căile ferate; parcelarea terenurilor în funcție de folosință, pentru a produce arii rezidențiale uniforme cu o valoare stabilă a proprietății; ipoteci garantate de stat, pentru a face posibile ipotecile cu ramburs îndelungat și dobânzi mici, accesibile familiilor cu venituri modeste; o creștere demografică, pentru a înregistra o creștere bruscă a cererilor pentru locuințele familiale unde puteau fi crescuți copiii de vârste mici" (Hall, 1999, p. 322). Dar, așa cum vedem în cazul Angliei, aceste premise sunt diferite, în special din cauza unei politici prevăzătoare. Town and County Planning Act a menținut un control destul de strict asupra extinderilor prin naționalizarea dreptului de exploatare a terenurilor. Cu toate acestea, cele trei efecte rezultate (Hall, 1999, p. 349)—minimizarea suprafeței urbanizate și prezervarea celei rurale prin implementarea centurilor verzi; suburbanizarea, în sensul de diferențiere spațială; inflația valorii proprietății—nu sunt în totalitate pozitive. În special cel de-al doilea, suburbanizarea, produce o separație și o distanțare mare între extinderile rezidențiale și centrele de loisir, de locurile de muncă și de facilități, una din consecințele dramatice fiind amplificarea timpului de navetă, dar și o reacție din sfera planificatorilor care încearcă să mențină o politică bazată pe centralizare, în detrimentul unei manifestări liberale a pieței. Luând în calcul și cel de-al treilea efect, Hall concluzionează, susținând că se produce o inegalitate socio-spațială semnificativă; suburbiile devin mai prospere, în timp ce locuitorii rămași în oraș se confruntă cu condiții proaste de locuire.



Scanned with OKEN Scanner

*Prevalentă pentru București, dar în egală măsură și pentru alte numeroase orașe, este schimbarea deliberată a stilului de viață de la un stil urban, dens, la un stil individualist, segregat, difuz, alimentat de accesul la proprietatea privată și de libertatea unei utilizări necondiționate a acesteia. Interesul crescut pentru zonele periferice ale orașului, indiferent dacă are ca motiv obținerea unui profit sau simpla mutare a rezidenței, are efecte de cele mai multe ori vizibile asupra centrului orașului.*

Noul centru, opus situației de sinteză progresivă, este mai periferic: pentru că el repoziționează locuitorul/utilizatorul în raport cu exteriorul orașului. În același timp, puterea sa atractivă, de la marginea orașului, precede o restructurare progresivă a rețelelor de circulație. Bordreuil (1987, p. 390) preia ideea atragerii interesului către margine, susținând că dacă această dinamică nu repune noul centru în centrul orașului, îl pune, cel puțin, în centrul restructurării acestuia. Vechiul centru este deci subiect al unei transformări plurale: se deformează, se deplasează, se recuperează prin noi și noi sinteze, prezidând noi tensiuni ale spațiului.

Influența centrului este depășită și se creează noi premise de centralitate—nucleație—prin care orașul se îndepărtează suficient de centru și mobilitatea devine atât de dificilă, încât este solicitată crearea unei noi centralități, care să răspundă unei cereri crescânde de servicii, comerț și alte funcțiuni de proximitate, ce nu vor fi în mod obligatoriu concurente celor centrale, uneori vor fi chiar o copie mai puțin reușită a lor.

Scanned with OKEN Scanner

# 7 Procesul de extindere urbană și influențe asupra centrului orașului

## 7.1 Extinderea exogenă

### 7.1.1 Factorii care solicită extinderea așezărilor urbane

*Tot ceea ce poate fi examinat este marginea vizibilă între două condiții imaginare, urma vizibilă a unei retrageri [...] geometria evoluândă a acestor margini*[180].

Creșterea urbană, endogen determinată, rezultă deci într-o extensie a orașelor în periferia din ce în ce mai îndepărtată. Este declanșată de o creștere în aglomerarea centrului catalizată de înlăturarea unor bariere în dezvoltare, de nevoia de confort și, de cele mai multe ori, de repulsia față de ambianța marelui oraș. Accelerarea acestui fenomen este posibilă datorită mijloacelor de transport, cu precădere a automobilului, dar și de tehnologia recentă provenind din sfera telecomunicațiilor și virtualului.

După cum am menționat în introducere, intensitatea și răspândirea expansiunii urbane sunt foarte variabile în funcție de orașe și există o gamă largă de factori comuni care, în funcție de intensitatea și combinația lor, a dus la diferite forme de creștere urbană. Astfel, expansiunea urbană relevă o multitudine de determinanți, dintre care niciunul nu este cu adevărat dominant, dar care sunt toți orientați în aceeași direcție:

(a) **Factori sporiți de confort și schimbarea stilului de viață**

Periferia orașului este asociată de cele mai multe ori cu apropierea de cadrul natural, cu posibilitatea de a beneficia de mai mult spațiu liber, de condiții de calitate a locuirii;

(b) **Disponibilitatea funciară**

Este exprimată prin disponibilitatea unor suprafețe mari de teren la preț redus, atractive atât pentru locuințe, cât și pentru activități. Zonele mai puțin dense, periferice, oferă soluții pentru nevoia de suprafețe crescute la costuri mai reduse;

180 Trad. ns. din (Gust, 1999, p. 285): „All that can be examined is the visible margin of two imaginary conditions, the trace of a retracement [...] the evolving geometry of these margins".



Scanned with OKEN Scanner

(c) **Gradul accentuat de motorizare și de libertate individuală**

Ultimele decade au fost martorele unor creșteri dramatice ale gradului de motorizare al populației, chiar și în țări care au aplicat măsuri restrictive sau au practicat politici care privilegiază transportul în comun. Motorizarea, mergând mână în mână cu creșterea individualizării, reprezintă un factor pregnant în proliferarea fenomenului de extindere a orașelor;

(d) **Investițiile în infrastructură**

Investițiile rutiere masive în general ale Statului permit, într-o oarecare măsură, deschiderea spre populare a teritoriilor urbane situate într-un areal de 20—40 km față de centrele urbane, permițând o autonomizare în raport cu distanța și constituind un factor major de dispersie;

(e) **Fiscalitatea redusă**

Aplicată de diverși actori municipali și ca metodă de încurajare și atragere a unei populații și a unor activități, fiscalitatea este una din promisiunile periferiei, influentă pentru factorii de localizare;

(f) **Concentrația de locuri de muncă în zonele metropolitane**

Alimentează creșterea populației din ansamblurile urbane. Extinderea serviciilor determină concentrări în zonele metropolitane. Această creștere a ocupării forței de muncă este însoțită de o concurență între activitățile economice în sine și între acestea și cele de gestiune pentru a ocupa spațiul disponibil (oportunități, sau nu, de coabitare între activități—în special între industriile poluante—și populație), cărora li se adaugă activitățile de gospodărire a locuințelor. Această competiție a avut loc într-un context în care nevoia de spațiu este în creștere;

(g) **Diseminarea angajărilor**

Diseminarea ocupării forței de muncă este în parte orientată spre orașe noi, constituind un factor mai important decât cel demografic; putem spune că ocuparea forței de muncă a fost în avangarda rurbanizării (răspândirea activităților economice, consumatoare de spațiu, tinde să fie mai rapidă decât cea rezidențială). Distanța față de locul de muncă a ghidat alegerea rezidenței;

(h) **Creșterea demografică**

Creșterea endogenă: în special, în ultimul timp, familiile cu copii au tendința de a trăi în zonele suburbane, iar copiii, deveniți adulți, își stabilesc rezidența de multe ori în apropiere de reședința părinților: creșterea demografică naturală a mers către periferii; creșterea exogenă: migrația netă între centrul orașului (sau aglomerație) și coroana peri-urbană. Acesta este cel mai frecvent tip al expansiunii urbane, deși constituie doar o parte a fenomenului;

(i) **Politicile Publice**

Cele care vizează capacitatea de solubilizare a capacității de accedere la proprietate au fost orientate către construcții noi ale căror locații privilegiate sunt periferice. Este clar că acomodarea în zonele urbane a unei populații cu creștere importantă, cu nevoi orientate în special către creșterea de spațiu necesar, sub o formă mai puțin împrăștiată, este dificilă;

(j) **Fragmentarea administrativă**

Scanned with OKEN Scanner

Fiecare unitate administrativă este în mare măsură responsabilă pentru susținerea (de)blocajului în ceea ce privește urbanizarea sau, din contră, dezvoltarea demografică a teritoriului său.

Unul dintre motive ține de comportamentul comunelor mărginașe ale unei aglomerații: în unele cazuri, acestea sunt prea mici pentru a avea resurse bugetare suficiente (bazat pe populația rezidentă) și așteaptă din partea gospodăriilor pe care le atrag resursele fiscale pe care activitățile nu le pot aduce.

Creșterii urbane i se impută degradarea peisajelor, a calității mediului, a creșterii mobilității, a creșterii inegalității sociale, în raport cu costurile centralității. Ascher (2010/1995) identifică două modele de răspuns la problema extensiei urbane: lupta contra urbanizării peri- și suburbane, prin conceperea unor operațiuni de urbanism menite să provoace un „report" rezidențial, în sensul promovării unor tipologii de locuințe individuale grupate sau al unui habitat semicolectiv; lupta contra efectelor „incorecte" asupra mediului a acestor tipologii de locuire, prin conceperea unor modele de calitate environmentală crescută (deci impact redus de mediu sau apropiat de zero), dezvoltarea unui sistem de transport la cerere și eficient, coagularea unor echipamente de proximitate în microcentralități și urbanizarea în zone compacte.

### 7.1.2
### Tipuri de extindere

Cătălin Sârbu (2005, p. 114 – 115) notează distincția între *creșterea prin adăugare* și creșterea prin *difuziune*, ca fiind cele două mari categorii de modele configurative ale extinderii, rafinate în subdiviziuni: *creștere concentrică* și *creștere tentaculară*, respectiv *creșterea în pete* și *urbanizarea difuză*. Suntem de acord în privința clasificării, dar considerăm necesare câteva observații. Doar prima din cele patru categorii este model, restul fiind mai degrabă tipologii. Este important să facem această distincție pentru a putea opera cu ea în continuare.

A doua observație se referă la creșterea concentrică ce poate fi asumată drept veridică, doar în anumite situații. Deși cazuistica orașelor care s-au extins în strânsă relație cu planificarea centurilor rutiere concentrice[181] este amplă, sunt necesare două comentarii de clarificare: concentricitatea este mai degrabă un model—ideal—sau un rezultat—cel mult fericit la un moment dat—al unei creșteri; în realitate, creșterea se face în etape și fragmente succesive sau simultane, fapt recunoscut și de Cătălin Sârbu atunci când, referindu-se la *creșterea tentaculară*, menționează că nu este decât „o fază inițială a aceluiași proces de creștere concentrică" (Sârbu, 2005, p. 115). Fără a intra într-o polemică terminologică, pare totuși legitim să considerăm modelul *creșterii concentrice* mai degrabă ca o tipologie de creștere *orbitală* pentru a evidenția nu atât relația geometrică cu

181 Cel mai percutant exemplu în acest caz poate fi Beijingul, al cărui al cincilea inel de autostradă s-a finalizat în 2008—sursa: revista *Urbanisme*.

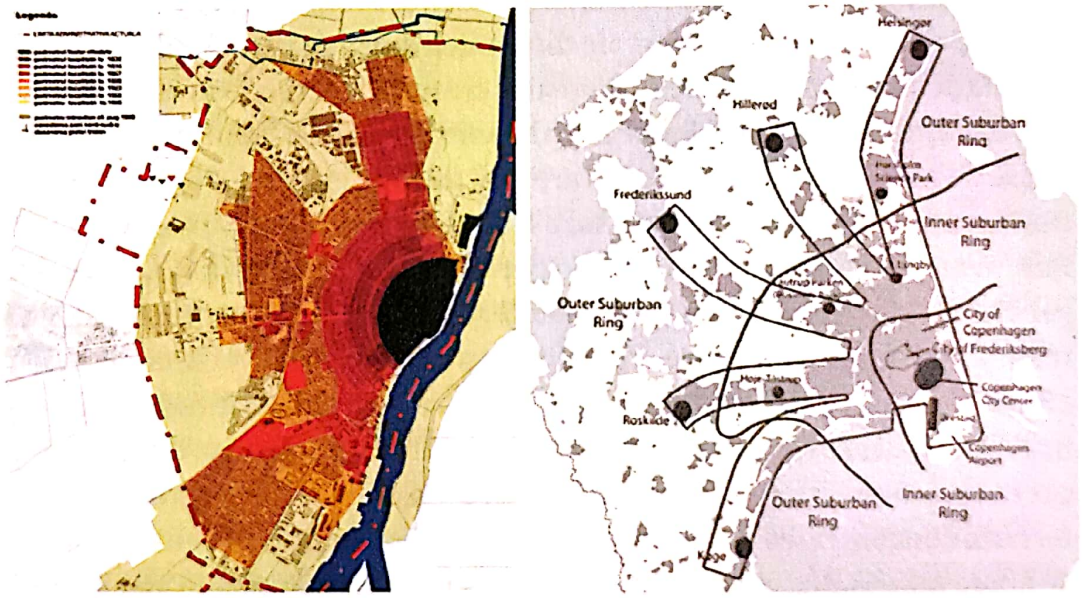


Scanned with OKEN Scanner

centrul orașului—posibilă în unele cazuri—, ci creșterea alimentată de centrul orașului.

Dacă anterior comunicarea orașului fortificat cu exteriorul era realizată prin porțile orașului, conferindu-i un avantaj strategic orientat întotdeauna geografic, extinderea impune și, mai târziu, formează împreună cu prelungirea drumurilor de acces trama orașului modern. Această preluare asigură în mare măsură și o formă de respect a vechii centralități pentru că, mult mai târziu, ea este mimată de noile creșteri prin inele rutiere succesive[182] care, indiferent de mărime, divulgă prezența unui centru. J.L. Cohen (1992) descrie foarte amănunțit acest proces în cazul Parisului, prin trecerea de la fortificații la bulevardul periferic.

Un caz foarte interesant, românesc de această dată, este orașul Brăila care a reușit, succesiv, doar printr-o planificare prodigioasă, iar ulterior printr-o grijă aparte, păstrarea tramei radial-concentrice, susținând astfel zona centrală veche. Pentru ilustrarea menținerii centrării pe nucleul inițial, Brăila reprezintă un caz excepțional, creșterea până în perioada comunistă făcându-se în fâșii concentrice, succesive, în raport cu centrul istoric.




a. b.

F 19 (a) etapele de creștere Brăila _ sursa: *Plan Urbanistic General municipiul Brăila* (Stan, 2012), șef de proiect Angelica Stan.
(b) Harta Copenhagăi și Finger Plan _ sursa: Agency for Spatial and Environmental Planning Ministry of the Environment of Denmark (2007).

O a treia observație se referă la creșterea tentaculară căreia îi putem recunoaște o serie de merite care au fost deseori neglijate. Așa cum am menționat precedent, ea poate fi o etapă premergătoare creșterii concentrice sau orbitale—așa cum am propus. În al doilea rând, creșterea tentaculară, deși este asociată dispersiei urbanului, evidențiază exact opusul: axarea creșterii, într-o logică de accesibilitate optimă și de rentabilitate funciară,

182 Cel mai mare ca dimensiune continuă și astăzi să fie construit drept al cincilea inel rutier al Beijingului.

Scanned with OKEN Scanner

pe centrul sau pe centralitatea orașului inițial. În al treilea rând, în situațiile în care *tentaculele* întâlnesc alte localități preexistente, creșterea tentaculară, asigurând un continuum de urbanizare, susține de fapt nodalitatea celor două localități inițiale legate prin axa respectivă, amplificându-le astfel centralitatea[183].

Copenhaga Finger Plan[184] pune în evidență dezvoltarea tentaculară pornind din centrul orașului, pe cinci culoare de urbanizare care sunt valorificate pentru locuințe și centralități secundare. În ultimul plan revizuit din 2013, se remarcă propunerea unei noi coroane concentrice ca urmare a atingerii unei maturități a tentaculelor.

*Creșterea difuză* joacă un rol important, am putea spune revelator, în două moduri: primul, în care poate pune în evidență morfologia tipică a unei zone urbane, spațiile ample de separație și, astfel, indică atât nivelul de fragmentare într-un teritoriu, cât și nivelul de coeziune spațială pe care densitatea (exprimată în general fie pe suprafețe mici, fie pe suprafețe prea mari) nu reușește să o surprindă[185]; al doilea, referitor la granulație, prin care poate evidenția diferitele tipare de urbanizare și amprenta lor spațială, punând astfel în evidență eventualele tendințe (dinamice) de grupare.

În *Ciudad de la baja densidad* (Indovina et al, 2007) autorii identifică o serie posibilă de manifestări ale dispersiei: o densitate descrescătoare a populației, acompaniată de un consum crescut de teren; o presiune crescătoare asupra zonelor periferice față de cele centrale ; o insularizare crescută (lipsă de proximitate); o concentrare mai mică a populației într-un număr limitat de zone dense și compacte; o fragmentare crescută a teritoriului. Putem recunoaște în fenomenul dispersiei o inferioritate în raport cu orașul din cel puțin cinci direcții: densitate, continuitate, proximitate, concentrare și, în final, centralitate. În realitate, putem folosi diverse combinații ale acestor direcții (mergând de la cel puțin două până la îndeplinirea simultană a tuturor) pentru a aprecia nivelul de dispersie. Așa cum am explicat în capitolul anterior, simpla considerare a densității este insuficientă, la fel cum concentrarea poate susține o predispoziție pentru centralitate sau se poate materializa printr-o densitate și proximitate ridicate, dar se poate, spre exemplu, lua în considerare neținând cont de continuitate.

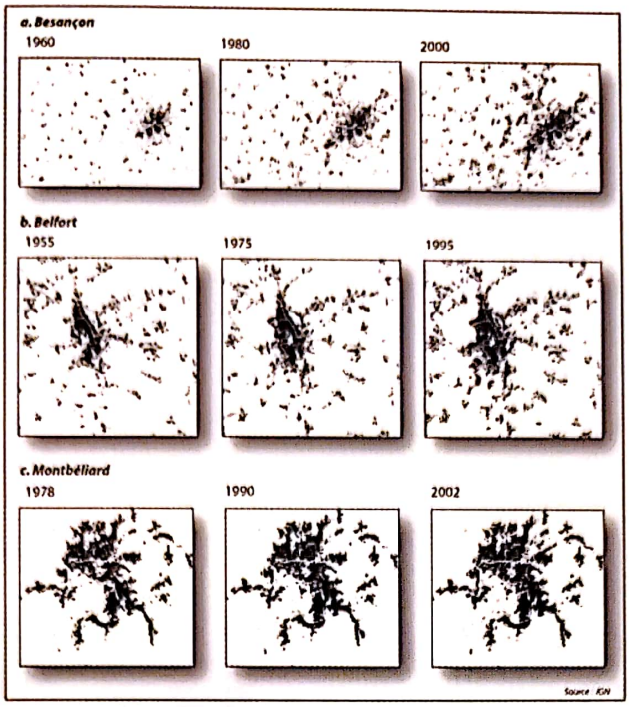
183 Exemplul Bucureștiului este ilustrativ în acest sens: pe axele majore de ieșire din oraș, acolo unde accesibilitatea bună permite o localizare privilegiată a diverse funcțiuni, dezvoltarea activităților respective contribuie pe termen lung la o sporire a polarizării localităților adiacente (a se vedea raportul Strategia de dezvoltare a județului Ilfov sau raportul Băncii Mondiale cu privire la Polii de Creștere).

184 Încă de la prima propunere a Finger Plan-ului, în prima sa versiune din 1936, era prevăzut ca între tentacule să se dezvolte spații ample plantate, amenajări pentru sport și recreere.

185 Cele cinci spații de referință la care este raportată densitatea în diverse părți ale lumii dovedesc irelevanța măsurării ei atunci când nivelul de dispersie este foarte mare. Atlasul *The Density Atlas*: http://densityatlas.org/casestudies/index.php surprinde diferențe majore de densitate la nivel urban, între diferite părți ale lumii, luând în considerare raportarea lor la parcelă, insulă, zonă, cartier, oraș.



Scanned with OKEN Scanner




F 20 Evoluție comparativă a extinderii urbane a orașelor Besançon, Belfort și Montbéliard_ sursa: Antoni, Jean-Philippe; Youssoufi, Samy (2003)

Analiza comparativă a orașelor Besançon, Belfort și Montbeliard pune în evidență atât ritmul diferit cu care fiecare oraș în parte poate crește, cât și gradul diferit de dispersie al urbanizării. Besançon prezintă însă creșterea cea mai rapidă în intervalul analizat, de aproximativ 40 de ani[186], creștere datorată afirmării industriei ceasornicăriei și microeletronicii, materializate printr-un campus științific, o serie de zone industriale, dar majoritar locuințe (colective și individuale).

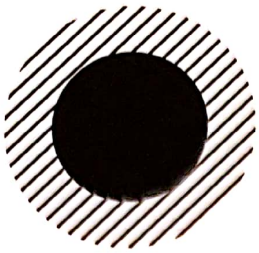
*La explosion de la Ciudad* (Font, 2007, p.18 – 19) prin comparația creșterii metropolelor Europei meridionale relevă, în afara forței acestui fenomen în ultimii 50 de ani, diversitatea situațiilor. Spre exemplu, în timp ce extinderile Barcelonei și ale Madridului se fac cu o tendință clară orbitală, radială, iar ale Valenciei și ale Bologniei sunt tentaculare, Montpellier, Porto sau Milano cresc cu o combinație radial-concentrică, iar Veneția și Napoli prezintă o extindere în pete. Extinderea periferică este susținută printr-un dublu fenomen demografic: o apreciere globală a ariilor metropolitane ca urmare a atragerii de locuitori din orașul-central și a emigranților[187].

186 Spațiul construit în Besançon se triplează între 1960 și 2000, în timp ce în Belfort și Montbeliard se multiplică cu 1,6, respectiv 1,2 în aproximativ aceeași perioadă („Étalement urbain et consommation d'espace. Étude comparée de Besançon, Belfort et Montbéliard", 2003).

187 Numeroase statistici privitoare la populație, redate de Sassen (2006), demonstrează o scădere a numărului de locuitori ai marilor orașe în beneficiul coroanelor suburbane. Vom cita numai câteva exemple: Barcelona pierde 8,8% din locuitorii orașului, în timp ce aria metropolitană se apreciază cu 73%; Porto pierde 13,5%, iar AM crește cu 38%; Milano pierde 21,6%, în timp ce AM se apreciază cu 36,6%. Există desigur și cazuri care se abat de la acest trend: populația Madridului se apreciază cu 20%, fapt explicabil prin afluxul general foarte mare (AM se apreciază cu 97,6%), iar populația Valenciei crește cu 46%, iar a AM cu 111,8%.

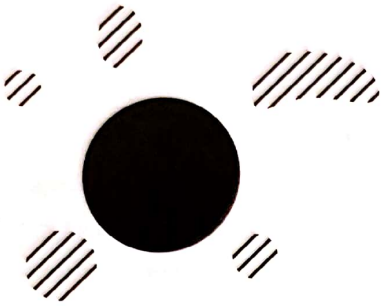


Scanned with OKEN Scanner

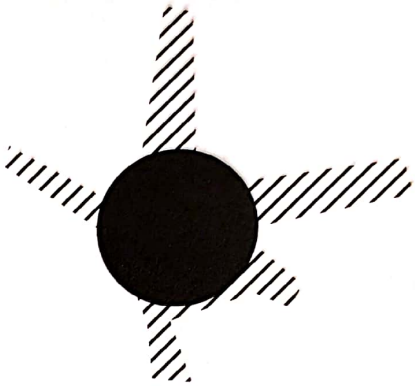


1. extindere orbitală (concentrică)

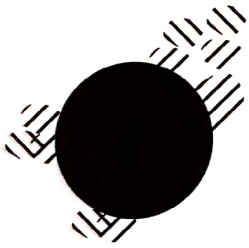
2. extindere excentrică



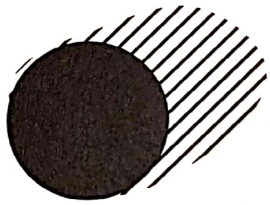
3. extindere difuză



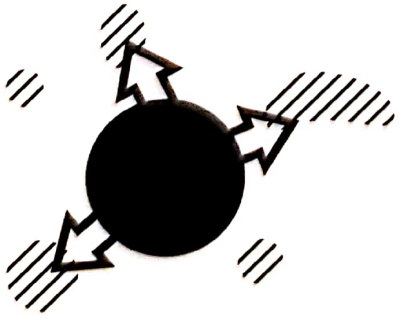
4. extindere tentaculară



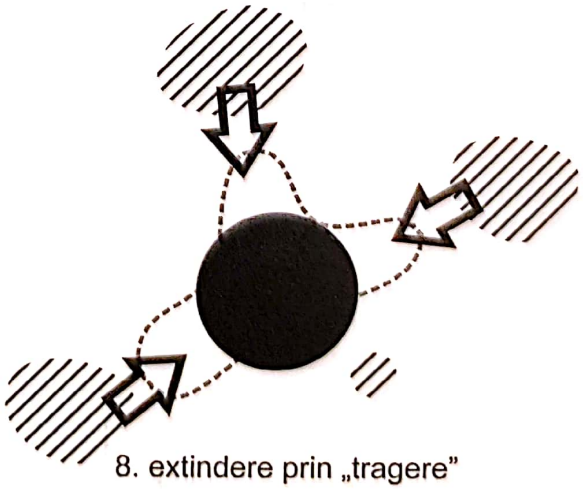
5. extindere prin acreție



6. extindere concentrată (masivă)



7. extindere prin generare



8. extindere prin „tragere"

F 21 Schematizare a tipurilor de extindere urbană_ sursa M.A.



Scanned with OKEN Scanner

În concluzie, în ultimele decade asistăm la un fenomen al extinderii orașelor care are loc la un nivel fără precedent în istorie și, cel mai probabil, ireversibil. Dacă începând cu anii '80 este atestat statistic (Sassen, 2006) un nou aflux de populație către orașele-centrale ale aglomerațiilor, nu același lucru se poate spune despre extinderea spațială. Ar fi însă de văzut dacă aceste mari perioade de fluctuație demografică și spațială sunt cele în care se înmulțesc și centralitățile în marile orașe. Putem doar anticipa că, urmând trendul anilor '60 – '70, este posibilă o emergență periferică a centralităților urmând ca, mai apoi, în anii 1985 – 1990 să se confirme, odată cu afluxul de populație către orașe și odată cu reaprecierea activității lor economice, și o emergență a centralităților intraurbane.

Până la această discuție, la nivel intraurban la o scară spațială redusă, ranforsăm punctul de vedere al lui Glaeser (2012) atunci când explică extinderea progresivă a orașelor și transformarea, în parte interioară sau chiar centrală, a ceea ce la un moment dat este o extensie sau o margine a orașului. Exemplul lui Cerda este ilustrativ în acest sens; aproape nimic din structura sa actuală, cu atât mai puțin din funcționalitate, nu divulgă fosta sa condiție de periferie a orașului.

## 7.2
## Adaptarea centrului la extindere

### 7.2.1
### Mobilitatea fizică a centrului

În jocul de interese asupra centrului, diferitele activități care concurează pentru spațiu sunt afectate și ele de factorii *împingere-tragere*[188] care solicită centrul și extinderea orașului. Fie din considerente de costuri sau de acces la clienți, agenții economici își fac strategii de localizare care uneori rezultă în delocalizare către arii mai rentabile ale orașului sau în raport cu nodurile de acces. Extinderea urbană neuniformă, așa cum am arătat în Figura 21, impune și o mobilitate a spațiului central care se poate deplasa, în timp, după direcții care urmăresc tendința majoră de creștere a orașului. Un caz mai dramatic este translatarea centrului, exemplul orașului Kiruna[189] din Suedia fiind ilustrativ.

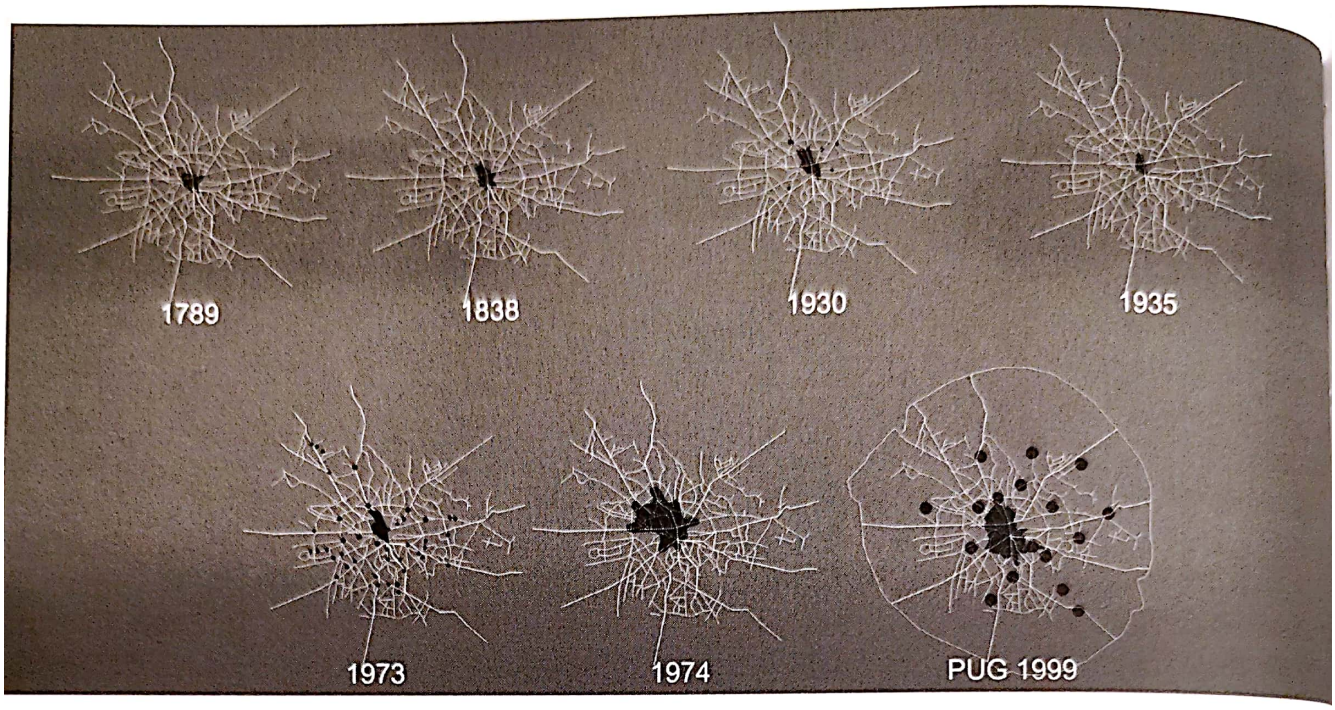
Fără a pleda pentru un oraș geometric centrat (pe centrul său) putem aprecia că dezechilibrarea orașului prin creșterea inegală produce inclusiv o dezechilibrare a centrului, recuperabilă printr-o creștere a gradului de conectivitate—greu realizabilă în spații deja consolidate—sau printr-o migrare a centrului propriu-zis.

188 Push-pull factors.

189 Kiruna este un oraș minier în care intensificarea recentă a exploatării miniere declanșează un proiect amplu de mutare a centrului orașului (proiect realizat de White Architects).

Scanned with OKEN Scanner

F 22 București, evoluția centrului istoric în timp_sursa: M.A.




*În cazul Bucureștiului, într-un studiu de delimitare a centrului istoric al orașului (Criveanu et al., 1976), este reluată înțelegerea centrului orașului în patru momente distincte: 1789 (~100 ha); 1838 (~130 ha); 1930 (~200 ha); 1935 (~100 ha). Ele atestă atât diferențierea de interpretare a centrului, provenită din transformarea sa de-a lungul acestui interval, cât și din detectarea unei direcționalități, în unele cazuri, sau a unei difuzii în alte cazuri. Ulterior, noi interpretări ale centrului orașului în 1973 și 1974*[190]*, precum și în PUZ Zona Centrală în 1999, atestă noi stadii de evoluție a sa, strâns legate atât de amplificarea de masă, cât și de cea funcțională. Este notabilă, în cazul interpretării din 1974, extensivitatea centralității percepute, ea depășind ceea ce în 1999 este trasat drept contur viitor al centrului; transpare de aici puterea mare de adresare simbolică a centrului. Înainte de intervențiile recente de reamenajare a centrului istoric și de intensificare a fenomenului turistic, centrul Bucureștiului intrase într-o stare de relativ declin, manifestată printr-o pătură pauperă de locuitori, clădiri în stare de degradare, o lipsă generală de atractivitate.*

### > 7.2.1.2
### Imobilizarea (patrimonializarea) centrului

Ca urmare a transformărilor majore, evidente începând cu secolul XX, având ca rezultat preocuparea intensivă pentru dezvoltarea orașelor și pentru punerea progresului tehnologic în sprijinul acesteia, valorile trecutului, substanțial afectate și de distrugerile războiului, suscită un nou interes. Noua optică asupra centrului orașului favorizează conservarea

190 Interpretare a centrului pornind de la diferite grade de percepție a populației asupra ceea ce înseamnă centru.



Scanned with OKEN Scanner

acestuia, considerat ca un bun valoros ireproductibil care trebuie, în plus, folosit drept contraexemplu al periferiilor și extinderilor recente, lipsite de autenticitatea care îi este proprie. Conștientizarea posibilității pierderii patrimoniului central al orașelor, accentuată și de teama ireversibilității unei astfel de pierderi, conduce în Franța la conturarea ideii de patrimoniu urban, criticat sever de către Choay:

> *Conservarea ajunsă autocontemplare obsesivă devine sterilă și periculoasă de îndată ce se rupe de acțiune și renunță să continue edificarea care întemeiază orice identitate antropologică și societală (Choay, 2011, p. 192).*

Pentru cercetarea noastră, patrimonializarea este poate primul exemplu clar în care centrului îi este refuzată dinamica proprie. Fixarea sa în timp și spațiu se opune sensibilității sale manifeste la transformările structurii urbane al cărei nucleu este, în timp ce orașul continuă să evolueze. În mod paradoxal, deși conservarea era menită să mențină mai mult decât un decor locuit, mai mult decât un obiect neînsuflețit și avea menirea să ilustreze reconcilierea între om și mediul său ambient (Benevolo, 2003/1993, p. 207), centrele istorice au devenit astăzi muzee în aer liber. Deși ne putem aștepta ca înghețarea sa în niște limite, considerate la un moment dat, să nu fie permanentă, este deja posibil ca efectul să fie produs: împingerea extinderii în afara orașului; prestigioasa autoare Saskia Sassen (2006) remarcă deja crearea de noi poli specializați în periferia orașului, ca efect al implementării unor politici de conservare a zonelor istorice.

#### > 7.2.1.3
#### Hipertrofierea centrului

Dacă raportul dialectic centru-corp extins este caracterizat de stări de echilibru și de stări de criză, trebuie să ne reamintim că, în realitate, stările respective sunt alternate cu momente de dezechilibru. Una din situațiile posibile este o avansare rapidă a expansiunii urbane, susținută chiar de descentralizarea unor funcțiuni sau de exodul populației din centru către periferie, fenomen în fața căruia centrul rămâne într-un decalaj. Suprafața urbanizată rapid în numeroase orașe, la o viteză superioară celei a creșterii demografice, transformă noi și noi teritorii din spații naturale sau agricole în suprafețe construite, aflate din ce în ce mai departe de centrul orașului. Însă, acolo unde centrul menține o legătură bună cu corpul urban extins, masa urbană amplificată poate însemna resurse pentru creștere. O populație mai numeroasă și o masă urbană extinsă vor justifica într-o formă sau alta o hipertrofiere a centrului, fie ea funcțională, fizică, sau pur și simplu o creștere în intensitate a ocupării terenului necesar pentru a profita de excedentul creat (v. Figura 22).

Scanned with OKEN Scanner

## 7.2.2
## Hipertrofierea centrului
## > 7.2.2.1
## Schimbarea conținutului

Fiind, de regulă, un fenomen mult mai recent, dar care se manifestă cu multă forță și rapiditate, reinventarea centrelor este posibilă prin măsuri foarte diferite, variind de la oraș la oraș. Transformarea centrului în obiect turistic este o consecință a muzeificării sale și a exploatării prin industria culturală, precum și a creșterii calității spațiilor prin pietonizare, prin reconsiderarea spațiilor publice sau încurajarea ca loc atractiv pentru tineri, prin instalarea unor activități creative, chiar informale, prin inițiative bottom-up sau prin convertirea în activități alternative a unor spații aflate în declin.

Acest lucru este posibil, în primul rând, grație unei mutații în geografia centralității orașului, înțeleasă prin retragerea din centru către margine a unor activități și a intrării sale, într-o primă fază, într-o stare de declin. Filtrarea activităților funcționează cu un decalaj față de dinamica pieței, ajungându-se la un stadiu de suprasaturație atât spațială, funcțională, cât și din punct de vedere al rentabilității. Starea de declin lasă loc proliferării unor activități diferite de cele care au suprasaturat locul. Extinderea orașului are, deci, un efect indirect asupra centrului, fie în sensul creării unei nevoi de reconsiderare, asumată în general de autoritatea publică, fie în sensul apariției unei „reacții" organice la situația de declin[191].

## > 7.2.2.2
## Declinul centrului

O consecință mult mai gravă a extensiei urbane o poate constitui pierderea drastică a calității de centru. Lipsa polarizării economice, exodul populației rezidente, polarizarea socială cu precădere a unei populații sărace contribuie la intrarea într-un efect spirală: schimbarea păturii sociale a unui centru conduce la o mutație în mixul funcțional și la pierderea unei anumite prestanțe. Consecințele sunt dintre cele mai nefaste: pierderea atractivității, a prestigiului și, în final, intrarea într-o stare de declin total. Extinderea urbană, urmată de cele mai multe ori și de o gentrificare a periferiilor, poate induce o mutație în geografia centralității orașului, perceptibilă profund și la nivel social pentru centrul orașului. De asemenea, incapacitatea infrastructurii fizice a orașului de a menține o accesibilitate bună între cele două entități, dublată de o polarizare economică favorabilă periferiei, face ca centrul să își piardă o parte din calități, fiind părăsit și de unele activități importante, de multe ori dislocate și relocate aproape

191 Urmare a unor acțiuni bottom-up, în cazuri celebre precum Berlin (Kreuzberg) sau NewYork (Chelsea) se reușește transformarea unor zone aflate în declin în zone vibrante și cu atractivitate mare în prezent. Dacă acest lucru se constituie într-o politică urbană depinde însă de la caz la caz. Clădirea Seita din Marsilia, considerată un hub creativ, continuă să subziste într-o stare de informalitate.

Scanned with OKEN Scanner

de *clientela* mobilă[192]. O serie de orașe europene[193] și americane[194] oferă exemple cunoscute de centre sau downtown-uri decăzute sau cu o polarizare socială ori etnică rău famată. În Statele Unite, prin exodul populației avute din centru către periferie în anii '60 – '70, centrele de oraș din Detroit sau Boston pierd 9,7% și respectiv 10,7% din populație, în timp ce suburbiile lor înregistrează creșteri semnificative, unul din rezultatele, neanticipate atunci, fiind schimbarea compoziției sociale a centrelor. Întrebarea este dacă, pornind de la un fapt constatabil și măsurabil—anume instalarea unor pături de imigranți în centrele părăsite de populația indigenă—populația nou venită va găsi în calitățile spațiului respectiv și posibilitatea de a se manifesta plenar (evenimente, obiceiuri etc.) sau se va simți izolată. Concomitent, fiind o populație cu venituri reduse, accesul la ceea ce *LeBrun* ar numi „calitatea centralității" este foarte redus. Puterea de cumpărare, redusă la rândul ei, are drept consecință o diluare calitativă a activităților comerciale, dar și culturale, economice etc. Orașele europene nu scapă nici ele de acest fenomen care pe termen lung conduce la o decădere și la o degradare a centrelor, recuperabile cu intervenții ulterioare extrem de costisitoare: proiecte de regenerare, revitalizare etc.

F 23 Place du Capitole Toulouse, piața centrală pietonizată și devenită un element principal de atracție turistică._sursa: M.A.

192 Centrele istorice ale orașelor au trecut printr-o perioadă în care, spre exemplu în cazul Lyonului, prin politici de reechilibrare și, deci, încurajare a traficului auto, au fost trasate autostrăzi și realizate parcări de mari dimensiuni care sufocau centrul; în alte cazuri, prin lipsa unor politici sociale coerente, ca în cazul multor orașe franțuzești, centrul orașului devine un loc al segregării etnice sau economice.

193 Lyon, Toulouse, Barcelona, Amsterdam etc.

194 1960: centrele de oraș din Boston, Detroit, Pittsburgh sau New York atrag imigranți în proporții îngrijorătoare.

Scanned with OKEN Scanner

#### > 7.2.2.3
#### Pierderea de centralitate

Atunci când, prin extindere, periferia din ce în ce mai îndepărtată și mai dispersată produce o anumită pierdere de consistență a spațiului urban, iar posibilitățile de conectare la centru sunt limitate—ca urmare a distanței sau a gestiunii distanței—putem asista la o situație de pierdere de centralitate care, urmărind concluziile din capitolul anterior, poate fi o pierdere a poziției geometrice, a eficienței unor funcțiuni care nu pot deservi un teritoriu mai amplu—chiar o incapacitare, în principiu, a conținutului de centralitate. Un rezultat posibil este hipotrofia centrului, deși ea depinde de amploarea acestei extinderi. Notăm aici exemplul Barcelonei sau Lyonului, unde la începutul anilor '70 extensia spațială este însoțită de descentralizarea unor activități comerciale sau industriale, mutate din zona centrală.

## 7.3
## Ipostaze ale monocentralității urbane în consecința extinderii

### 7.3.1
### Orașul acentric

Pierderea centrului orașului, trecut întâi prin creștere, iar mai apoi prin descentrare, reechilibrare perpetuă și uneori prin pierderea centralității, solicită imaginarul unor autori în direcții neașteptate, dar relevante numai în anumite cazuri; pentru Rem Koolhaas, orașul este „un concentrat de hyper-local și hyper-global" (Koolhaas *et al.*, 1998, p. 1251), în care noul spațiu urban, în formatul său ideal tipic, nu mai posedă o identitate clar delimitată, o particularitate, ci a devenit generic, teza sa principală fiind necesitatea de a se disocia de noțiunea de identitate și, odată cu ea, pentru că este o noțiune centralizantă, de a se debarasa și de noțiunea de centru, acest „miraj hipertrofiat pe cale de a imploda". Imaginea de oraș arahnidic, oferită de Jean-Luc Nancy[195] Los Angelesului, este o metaforă care semnalează un oraș devenit „totalitate împrăștiată"[196]. Deși la această viziune aproape apocaliptică se adaugă și altele, abundent prezente în dicționarul Metapolis (Gausa et al., 2003), care în general prezintă orașul ca un fenomen urban în deconstruire, nici organism, nici loc de așezare, orașul este un spațiu al mișcării; în oraș „are loc altceva decât locul".

Dar, așa cum pare totuși să o confirme și realitatea spațială prezentă a orașelor, urbanul, chiar dacă extins, descompus, continuă să se coaguleze într-o formă sau alta. În plus, așa cum sugerează Barthes însuși, orașul acentric nu presupune pierderea unei referențieri a centrului. Barthes redă ideea de orbitare, de materie gravitațională atunci când afirmă despre centru: „O idee evaporată, subzistând acolo, nu pentru a iradia vreo formă de putere, ci pentru a imprima întregii mișcări urbane sprijinul vidului său

195 În cartea *Los Angeles La ville au loin*, 1999.
196 Interesant că el menține termenul de totalitate.



Scanned with OKEN Scanner

central, obligând circulația la o perpetuă rătăcire"[197]. Exemplul extinderii Johannesburgului, prezentat în *The Endless City* (2010), sau al orașelor americane ale Sun Belt-ului[198] este ilustrativ pentru efectul de gol (*doughnut effect*) creat, care crește odată cu masa urbană.

### 7.3.2
### Orașul decentrat

Chestiunea efectelor creșterii urbane asupra dinamicii centrelor este una din întrebările cele mai pregnante privitoare la amenajarea teritoriului, cărora diverse instanțe ale puterii încearcă să le găsească un răspuns. Preocuparea majoră a anilor '60 – '70, ce cântărea construirea sau nu de centre în periferie, a condus la două direcții posibile: prima îi revine unei organizări urbane de tip *laisser-faire*[199], neremaniată în contextul amplificării relațiilor între elemente; cea de-a doua direcție revine la stabilirea unor centre releu care permit reglarea unor fluxuri cu mențiunea că ele nu au o dispoziție care susține centrarea, cel puțin nu una spațială.

Primul caz corespunde de cele mai multe ori realității; imaginea unui oraș perfect centrat (fizic, funcțional etc.) este rareori posibilă, ea este mai degrabă o condiție a imaginarului în proiectare, care încearcă să idealizeze centrul ca un element în perfectă echidistanță față de corpul urban căruia i se adresează. Extinderea nu produce neapărat decentrarea, ci doar o pune în evidență, pe de-o parte, din punct de vedere spațial, prin depărtare față de centru și, pe de altă parte, din punct de vedere funcțional; aici ne referim deja la solicitarea unor funcții în periferie mai aproape de zonele extinse care se materializează prin apariția unor centralități.

### 7.3.3
### Orașul recentrat

Explicația relației dintre masa urbană și centrul orașului, acolo unde centrul orașului își menține supremația și controlul chiar și la distanță, are ca rezultat o recentralizare a orașului, motivată fie de faptul că o formă de autoritate înțelege beneficiile pe care le poate aduce creșterea, fie de faptul că beneficiile masei urbane extinse determină o creștere a atractivității orașului. Creșterea, explicată printr-un număr crescut de locuitori, prin forță de muncă extinsă, prin spațiu urbanizat provoacă și extinderea dincolo de limitele orașului care, în anumite cazuri, va implica anexare sau forme de parteneriat în urma cărora orașul-centru—și deci centrul—își amplifică prestigiul. Totodată, extinderea, prin acuzarea unei lipse, solicită de fapt o capacitate crescută de administrare care se poate materializa într-o restructurare a centrului sau printr-o supracapacitare a funcțiilor sale.

197 Trad. ns. din (Barthes, 2000, p. 424): „ Une idée évaporée, subsistant la non pour irradier quelque pouvoir, mais pour donner à tout le mouvement urbain l'appui de son vide central, obligeant la circulation à un perpétuel dévoiement".

198 Suprafața centrului Houstonului în 1980 este 30% demolată și transformată în parcări auto (Garreau, 1992).

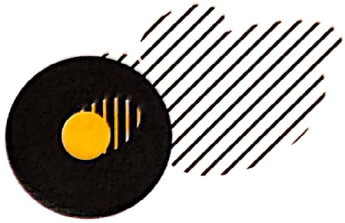
199 Las-să fie, în traducerea din franceză a lui Kazmer Kovacs a cărții (Choay, 2011).



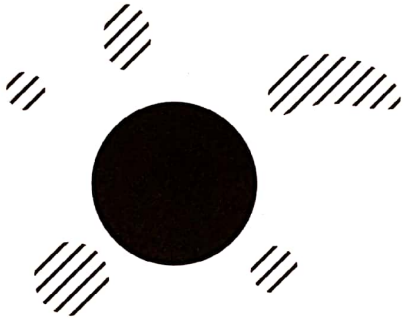
Scanned with OKEN Scanner

centru și oraș

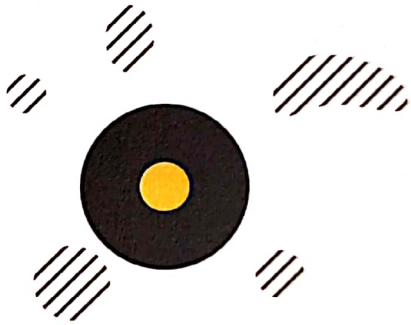
hipertrofierea centrului



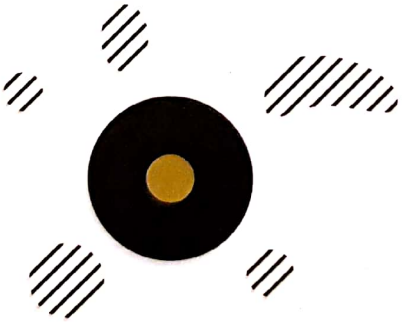
deplasarea centrului



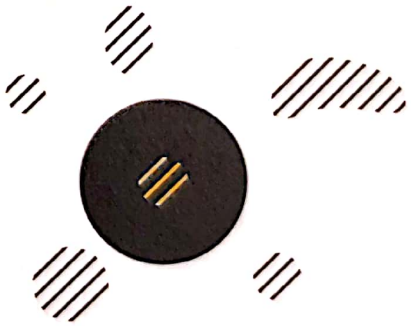
centrul în criză



centrul „conservat”



centrul reinventat



centrul hipotrofiat

F 24 Schematizare a transformărilor centrului în raport cu extinderea urbană_sursa: M.A.



Scanned with OKEN Scanner

# 8 Fenomenul de extindere urbană și reconfigurarea centralității intrametropolitane

## 8.1
## Multiplicarea centrului

*Observație 1: Discutarea pe larg a multiplicării centrului aparține capitolului II. În subcapitolul de față ne vom limita la aspectele legate de fenomenul extinderii urbane pentru a înțelege rolul multiplicării în consecința extinderii.*

*Observație 2: Multiplicarea nu este un fenomen unic; ea are loc concomitent cu celelalte ipostaze posibile, descrise anterior și care, la rândul lor, pot fi simultane, succesive sau pot să nu existe deloc în cazul unora dintre orașe.*

Din punct de vedere al multiplicării centrului, suntem tentați să afirmăm că a multiplica se poate interpreta ca un multiplu al aceluiași centru. Subliniem încă de la început că multiplicarea o vom înțelege în această secțiune ca *sporire numerică*.

Extinderea orașului poate avea ca răspuns posibil, des întâlnit, apariția altor centre care, în funcție de mărime, specializare sau poziționare, pot intra în conflict, în competiție sau în cooperare cu centrul inițial și, după caz, între ele. Policentralitatea caracterizează majoritatea orașelor de astăzi, ea nefiind doar un efect al creșterii urbane, ci și un motor al său. Condiția de efect este dată de faptul că, la un moment dat, pragul de stabilitate de care discutam mai devreme este depășit sau o autoritate prevăzătoare ia măsuri la timp, nu pentru a stopa fenomenul, ci doar pentru a-l întârzia[200]. Policentralitatea apare ca o consecință, ca o necesitate în urma fenomenului de extindere urbană, valorificând poziții-cheie ale noii entități urbane. Se constituie deci zone, puncte, noduri caracterizate de densitate, intensitate. Totodată, remarcăm originalitatea și precocitatea gândirii lui Jean Gottmann (1970) care, la începutul anilor '70, interpreta acest proces nu atât prin difuzie si sprawl, cât prin apariția unor nuclee concentrate și „slăbirea" altor zone, demonstrată de autor prin numeroase exemple.

În dialectica centru-extindere, multiplicarea centrului, deși apare ca o necesitate, poate fi un rezultat direct al factorilor economici care

200 Françoise Choay consideră că politicile de contenire a creșterii orașelor de la jumătatea secolului al XIX-lea nu au făcut decât să dezamorseze pentru o perioadă creșterea.



Scanned with OKEN Scanner

preferă anumite locuri din oraș (spre exemplu, cazul Bucureștiului) sau poate fi un proces planificat în urmărirea unei stări de echilibru în raport cu centrul (cazul Lyonului). O altă situație, parte a aceleiași categorii, este înghițirea prin extinderea spațială a unor orașe sau așezări existente de dimensiuni mai mici care devin ulterior centralități secundare în sistem.

Este important în acest proces și ritmul creșterii; așa cum o hipertrofiere bruscă a periferiei poate supraîncărca orașul cauzând probleme de infrastructură și de centralitate[201], un fenomen asemănător, dar cu un ritm ceva mai lent, poate lăsa răgazul unei adaptări progresive.

> *Complementară forței centripete, forța centrifugă manifestă o tendință excentrică de îndreptare a acțiunilor/spațiilor către exterior, către margini, dând naștere unui efect de generare-regenerare a spațiului (Stan, 2009, p. 24).*

Spre exemplu, în cazul orașelor care își pierd fortificațiile, această generare de centralități, impusă de extinderile succesive sau de recuperări, în consecința lor, în situații planificate și non-planificate, se înscrie în mai multe tipuri de atitudini diferite în *raport cu centrul existent*.

**O clasificare în acest sens a fost făcută de Champion (2001), în următoarele modele:**

- modelul centrifug: într-o arie urbană uni sau monocentrală de origine asistăm la apariția unor centre secundare;
- modelul incorporat: extinderea spațială a centrului principal conduce la înglobarea altor centre de mici dimensiuni, urmând ca împreună să formeze o arie urbană mai puternică;
- modelul fuziunii: centrele secundare își creează propriile lor bazine de atracție care se ciocnesc și, în final, fuzionează.

În modelul centrifug, extinderea orașelor, odată amplificată, depășește pragul capacității centrului și apariția altui sau altor centre este iminentă. Observăm că, încercând explicarea celui de-al doilea model, am inclus deja extinderea ca element constituent al formării centrelor secundare. În consecință, este de așteptat ca o continuare a extinderii să înglobeze aceste centre, dar să le și potențeze.

Modelul fuziunii ne interesează în mod particular pentru că, dacă el este destul de evident atunci când aria de influență a unui centru secundar fuzionează cu cea a unuia principal, nu același lucru se poate demonstra în cazul unor centre secundare, similare, deci posibil concurente. Putem afirma ca model doar una din laturile posibile ale relației dintre ele, și anume faptul că ariile lor de influență intră într-un joc al intereselor care se poate, eventual, finaliza cu fuziunea sau, din contră, cu conturarea unui centru dominant și al altuia subordonat, acest lucru fiind dependent și de distanța dintre ele. În al doilea rând, problema distanțării este recurentă în cazurile teritoriilor ample, astfel încât largi spații de separație, nepolarizate,

201 Procesul accentuat de creștere a Bucureștiului în perioada postrevoluționară conduce la o situație dificil de gestionat în prezent.

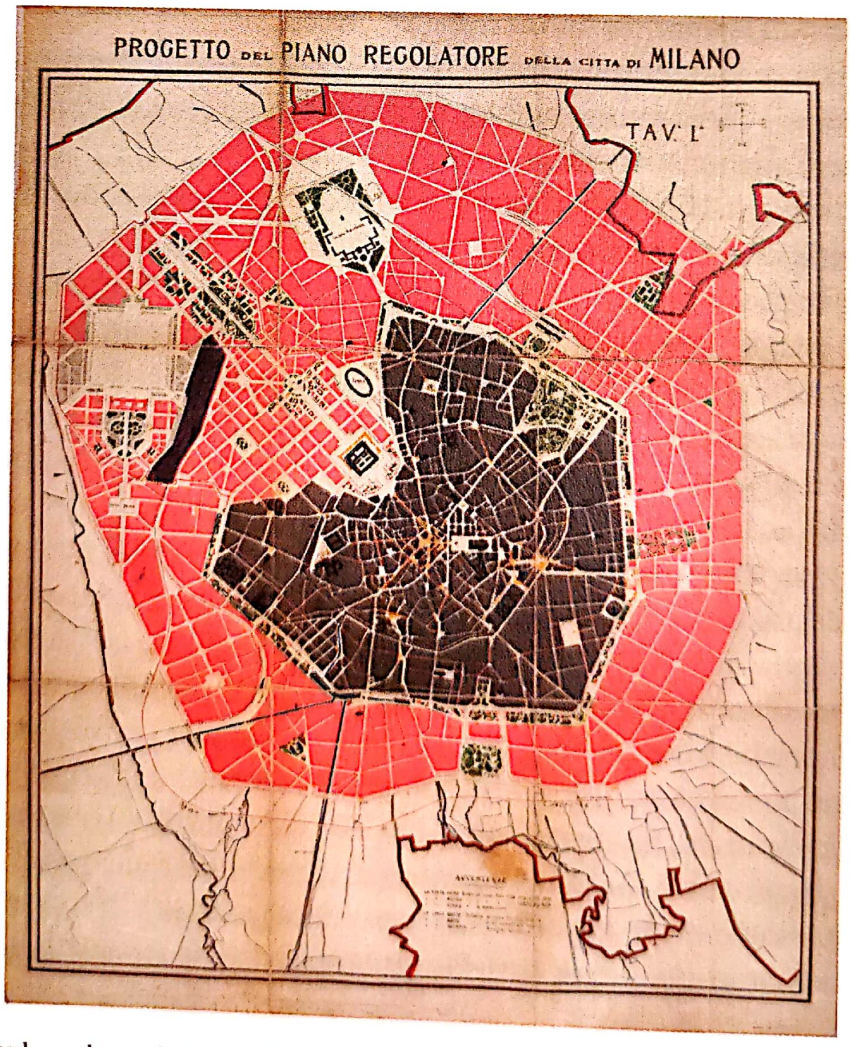


Scanned with OKEN Scanner

pot exista; consecința este o imposibilitate de atingere a ariilor de influență între ele. Trebuie deci conturat cu grijă acest model, chiar și la o scară mai mică, unde spațiile de separație sunt mai reduse. Cu privire la spațiile de separație, Chalas (2010) remarcă faptul că ele se află în ultimele decenii printre locurile cu atractivitate sporită pentru crearea centralităților. Suntem de acord cu autorul, fiind suficient să constatăm un lucru banal: investițiile de amploare se fac pe terenuri vide sau în declin, cu suprafață mare, lăsate în urmă de avansarea urbanului în teritoriu.

O altă situație posibilă a relaționalității între noi centralități și centrul existent este posibilă sub forma: *centralități de accentuare a extinderii centrului; centralități de inhibare a extinderii centrului.*

În privința primei categorii, există mai multe situații posibile care se subsumează confirmării centralității centrului: *preluarea structurii anterioare*, susținând în acest fel premisele de centralitate ale centrului orașului; substituirea unui loc cu un caracter central scăzut cu altă funcțiune, mai importantă, care amplifică atractivitatea locului respectiv și implicit și pe cea a centrului. În cea de-a doua categorie intră situațiile care neagă sau anihilează centralitatea centrului orașului: *emergența unei centralități prea puternice sau prea îndepărtate*, aceste motive justificându-i autonomizarea; *subminarea centrului* prin construirea altui centru sau a unei funcțiuni sau ansamblu de reprezentare în afara centrului existent.

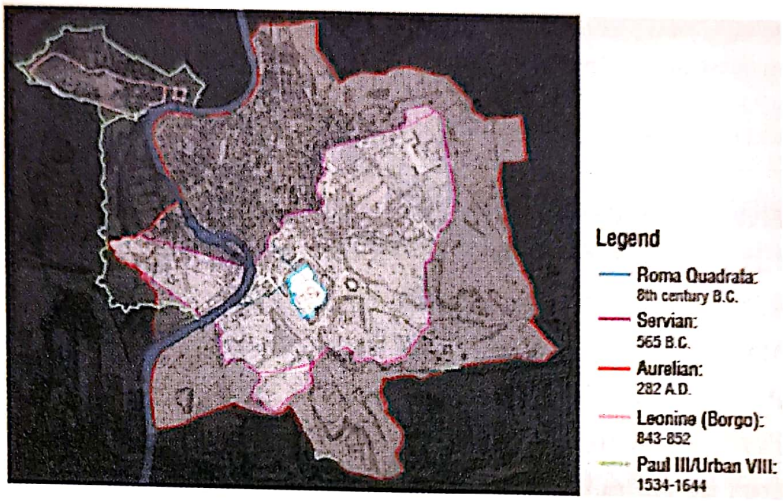



F 25 Planul regulator al orașului Milano—Cesare Beruto 1884_sursa: SkyScraperCity—Milano Sparita.



Scanned with OKEN Scanner

Planul propus de Cesare Beruto este conceput în ideea de continuitate a centrului istoric al orașului. Palatul Sforzesco, propus spre extindere, este și pretextul deschiderii unui nou bulevard al orașului (Via Dante) prin care este legat de Piața Domului. Restul planului propune un țesut urban concentric, articulat la incinta de fortificații transformată într-o rețea de parcuri, compus din axe compoziționale care pun în valoare noi zone de activități și parcuri. În prezent, centrul istoric împreună cu extinderea către nord-vest, incluzând palatul, reprezintă un ansamblu coerent și divers și sunt considerate împreună ca parte a zonei centrale a orașului.



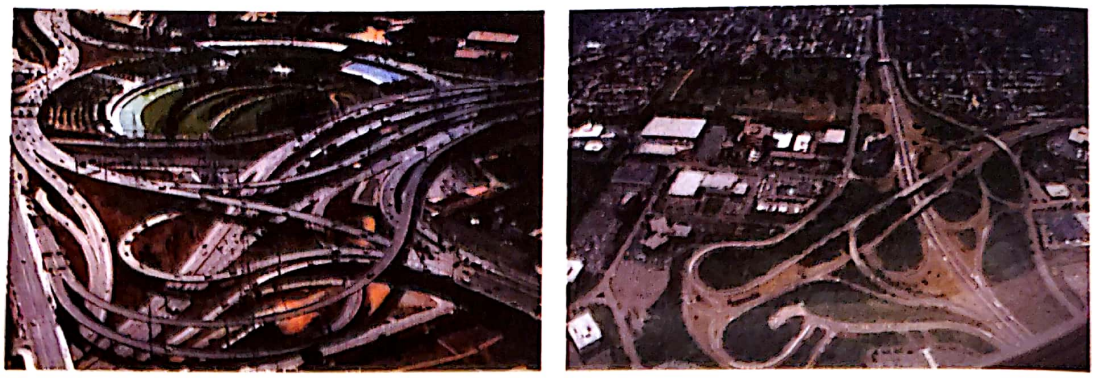

F 26 Etapele de creștere Roma_sursa: http://www.mundohistoria.org/temas_foro/historia-la-edad-antigua/planos-roma-maquetas-edificios

Cea de-a doua ipostază este demonstrată la Roma prin construirea ansamblului San Pietro pe amplasamentul unui hipodrom, datând de pe vremea romanilor; centralitatea locului respectiv crește considerabil, intrând chiar într-o dialectică importantă cu restul centrului orașului.

Constantin cel Mare decide amplasarea Vaticanului în extramurosul Romei, prin înlocuirea hipodromului situat cel mai aproape de cimitir. Obeliscul actualei piețe este un element de permanență care marchează obeliscul egiptean ce se afla în centrul hipodromului, subliniind astfel și o menținere a simbolisticii locului.

Edge-City, definit de Garreau (1992), este un tip de centralitate din a doua categorie. Deși nu prezintă un interes particular, considerăm necesar să înțelegem prin ce își revendică autonomizarea pentru a-l putea raporta corect la centrul orașului vechi. Este interesant că se dorește un concurent al centrului și nu al orașului, lucru atestat și prin cifre: cele cinci reguli de definire sunt în funcție de suprafața ocupată de birouri și numărul de locuri de muncă, de suprafețele comerciale comparabile cu ale centrului istoric. Este notabil că trebuie să fie perceput de locuitori ca un loc unitar. Orașele-margine se evidențiază ca un loc decupat, izolat, lipsit de urbanite, lecția care trebuie învățată fiind importanța conceperii unui astfel de loc cu deschidere către context.

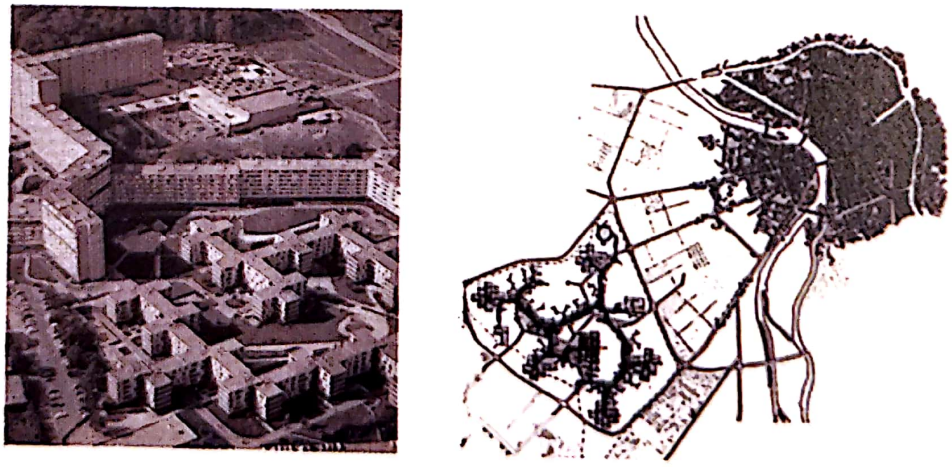
Scanned with OKEN Scanner



(a) (b)

F 27 Trinitat Nova și New Jersey. Exemplu de loc decupat, izolat, lipsit de urbanitate - schimbător de autostradă în două situații: (a) de recuperare: Parcul Trinitat Nova, Barcelona_ sursa: http://pruned.blogspot.ro/2009/09/under-spaces-2.html și (b) de indiferență: New Jersey_sursa: http://en.wikipedia.org/wiki/Rutherford,_New_Jersey

O altă situație este în general bine ilustrată de politica centrelor direcționale sau de echilibru. Foarte pregnantă în Franța anilor '60 – '70, politica metropolelor de echilibru a schimbat radical supremația centrelor de oraș franceze prin construirea unor centre menite să sporească importanța de ansamblu a orașului, realizate în general la o distanță apreciabilă de centrul vechi. Pentru Commissariat Général du Plan, responsabil de întocmirea unui raport de reflecție pentru autoritățile însărcinate cu politicile publice, proliferarea activităților terțiare și creșterea urbană sunt motive pentru măsuri drastice afirmate: „Peste centrele vechi decedate se vor naște noi centre"[202] sau „fără îndoială nu trebuie să recurgem la o concepție retrospectivă a relațiilor urbane, în care orașul ar fi doar o colecție de sate"[203]. Toulouse le-Mirail este unul din aceste centre direcționale care astăzi, în afara universității cu același nume, pare un eșec, un loc auster. Ceea ce putem înțelege de aici este greșeala conceperii sale în indiferență sau în opoziție cu centrul care, cu excepția unor zone de polarizare socială, este dinamic și plin de viață.



F 28 Extinderea Toulouse-ului prin centrele de echilibru: Toulouse Le Mirail_sursa ilustrației: J-L Marfaing; Bernard Catllar; et al, Toulouse 45 -75, la ville mise à jour: architecture et urbanisme, Portet-sur-Garonne : Loubatières ; Toulouse: CAUE 31, 2009, 38.

202 Trad. ns. din (*Commissariat Général du Plan*, 1970-a, p. 101): „Pour nous, sur la mort des centres anciens, sont en train de naître des centres nouveaux".

203 Trad. ns. din (idem, p. 78): „Sans doute convient-il de ne pas se référer à une conception rétrospective des relations urbaines, où la ville serait une collection de villages".



Scanned with OKEN Scanner

Un alt aspect important în procesul de extindere este discutarea centrelor în raport cu *poziționarea spațială*. În acest sens, putem identifica două situații: centre apărute într-o situație de relativă izolare și centre dezvoltate în continuitate cu țesutul urban.

În situația centrelor create *ex-nihilo*, se întrevăd două situații: prima este cea în care, de la crearea lor, printr-un proces de generare și, astfel, prin crearea unei zone de locuire eventual extinse ulterior[204], s-a ajuns la o situație de înglobare în orașul inițial, la rândul lui extins[205]; cea de-a doua situație este cea în care centralitatea se creează mai departe de centrul inițial, dar nu generează în timp un țesut urban adiacent[206].

În schimb, în măsura în care extinderea orașului inițial se face în *continuitate* cu țesutul urban inițial, șansele centralității—afectată de extinderea respectivă—de a se intensifica și diversifica datorită creșterii atractivității sale sunt mult mai mari decât în cazul celor care se dezvoltă într-o anumită izolare. Pentru că centralitățile înglobate de-a lungul timpului în structura urbană se supun unui proces ciclic—discutat și anterior—, ele generează parțial un țesut înconjurător, iar extinderea din jurul lor produce în timp o intensificare care se revarsă asupra zonei lor pericentrale—aria lor de influență ajunge să intre în rezonanță cu cea a centrului—care se menține complementară, nu concurențială, atâta timp cât nu absoarbe funcțiile dominante ale centrului sau nu este locul privilegiat de amplasare al unor funcțiuni noi care devin dominante în economia globală.

Trinomul activități economice—populație—suprafață urbanizată relevă o triplă fațetă a comportamentului aglomerației urbane: activitățile economice au tendința de concentrare în interiorul ariilor urbane și contribuie semnificativ la creșterea atractivității și competitivității, iar această creștere se difuzează în teritoriul periferic prin rentabilizarea proprietăților imobiliare și printr-un joc al parteneriatelor și asocierilor; populația a cărei creștere urmează localizarea activităților economice optează pentru un compromis între accesibilitatea la locul de muncă și condiții bune de locuire. Suprafețele construite ca urmare a manifestării primilor doi factori fac din periferie un loc privilegiat care tinde chiar către un proces de centralizare. Teritoriul aglomerației urbane este supus unei acoperiri progresive cu zone construite ale căror locuitori, pe măsură ce aglomerația crește în atractivitate, solicită condiții de viață mai bune. Relativa monofuncționalitate a cartierelor dormitor va fi, la rândul ei, dependentă de fluctuațiile de atractivitate a aglomerației, solicitând o diversificare a activităților, punând astfel bazele transformării centrului urban dintr-o stare de uni(mono)centralitate în una de policentralitate.

204 Trebuie admisă aici și situația în care, apriori sau aposteriori, unirea celor două se face și printr-un proces de anexare al comunei (atunci când ea nu aparține deja din punct de vedere administrativ celei dintâi, așa cum se întâmplă în majoritatea cazurilor).

205 Amintim aici cazul borough-urilor londoneze care fac astăzi parte din Londra în calitate de cartiere, vechile lor vetre fiind centre de cartier.

206 Cazul exemplificativ îl constituie centrele comerciale construite sau tehnopolii, construiți în general într-o logică de separație spațială.



Scanned with OKEN Scanner

Distribuția suprafeței urbanizate prezintă însă anumite particularități care necesită o explicație; Charmes (2010), citând studii diverse, subliniază foarte clar faptul că suprafața urbanizată crește de trei – patru ori mai repede decât creșterea demografică. Acest lucru se traduce în mod evident în termeni de întindere și de densitate, dar și în termeni de *depărtare* față de centru și, posibil, necesitatea de a compensa această deformare prin crearea de noi centre mai apropiate. Așa cum o demonstrează foarte clar și cazul expus în subcapitolul 7.1.2, referitor la cele trei orașe franceze (Besançon, Belfort și Montbéliard) creșterea demografică arată o relație de inversă proporționalitate cu extensia spațială; cele trei sunt martorele unei creșteri demografice de 34%, 38% respectiv 85%; în paralel, suprafața urbanizată cea mai amplă o prezintă Besançonul. Acest exemplu nu se poate generaliza, dar atestă o concentrare generală mai mică în cazul Besançonului, acompaniată și de crearea unor centralități periferice care, în cazul celorlalte două orașe, au o predilecție de asociere cu centrul orașului.

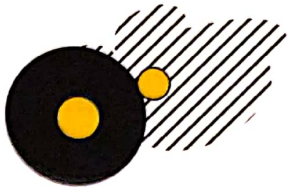
Drept concluzie preliminară, putem afirma că în relația dintre centru și extindere care, în trecut, presupunea depășirea unor obstacole fizice, noul interpret care o mediază, în starea actuală de policentralitate, este puterea centrului de a produce *„excedent”* [207] preluabil de către centrele secundare, dar și, totodată, un grad crescând al dispersiei urbane care resituează centralitatea.

207 De creștere, funcțional, specializare, diversificare, inovație etc.

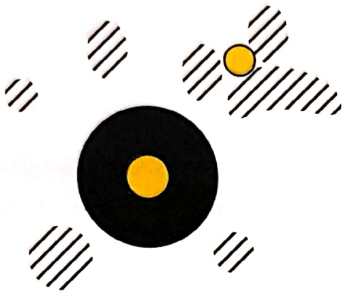


Scanned with OKEN Scanner

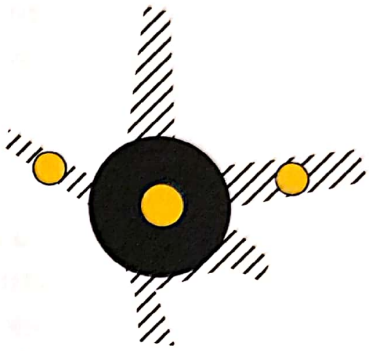
1. centre secundare menținute pe căile/porțile de acces



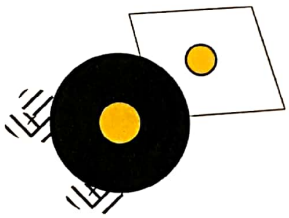
2. centre secundare ca motiv al extinderii



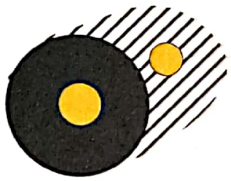
3. centre secundare prin reconectarea fragmentelor



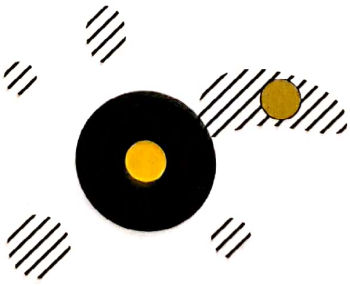
4. centre secundare prin valorificarea poziției liniare



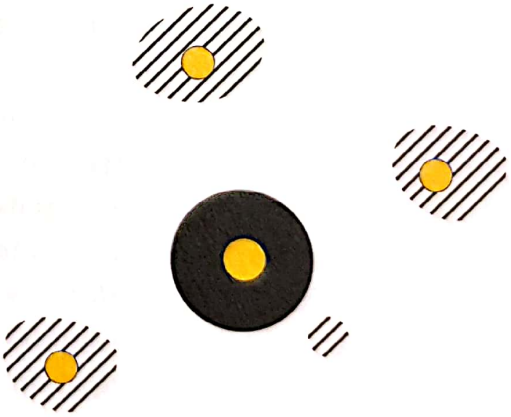
5. centre secundare prin anexarea localității



6. centre secundare înglobate



7. centre secundare de echilibrare a ofertei



8. centre secundare prin descentralizarea funcțiilor de la centru

F 29 Câteva scenarii de formare a policentralității_sursa. M.A.



Scanned with OKEN Scanner

## 8.2
## Efecte ale extinderii asupra centralității intraurbane și intrametropolitane

### 8.2.1
### Noi transformări spațiale la nivel intra-metropolitan

Procesul de metropolizare corespunde unei dinamici puternice de concentrare a populației, forței de muncă în orașe—în special cele mari—provocând o densificare de oameni și activități. Drept consecință, deși centrele orașelor se află într-un proces permanent de reinventare, reconformare, refuncționalizare, reușesc doar într-o anumită măsură să absoarbă tot acest aflux, atât din cauza limitării spațiale, cât și a imposibilității unei densificări infinite care ar rezulta într-o congestie sufocantă a centrului. Consecința, evidentă, este o extindere urbană care astăzi este fără precedent în istoria urbană, neregulată în raport cu o regresie pe linia centru-periferie și marcată de o serie de fracturi spațiale.

Critica extinderii a existat dintotdeauna, dar ea s-a accentuat în ultimele cinci decade ca urmare a unei expansiuni urbane care continuă și astăzi și se poate împărți în următoarele direcții: *culturală*—locuitorii au o cultură individualistă și se retrag din orașe pentru că nu suportă melanjul, opus atitudinii din centru care se construiește pe respectul celuilalt; economică—cu cât orașul crește, scade densitatea și atunci punerea în operă a infrastructurii și a dotării cartierelor de locuit este din ce în ce mai costisitoare; deși densitatea este asociată și congestiei și, în acest fel, îi sunt asociate și costuri, judecat global, orașul mai puțin dens este mai costisitor; confortul spațial este determinant aici pentru locuitori; *de mediu*—relativă la consumul de spațiu care are efecte nocive asupra mediului din mai multe puncte de vedere precum artificializarea solului, fragmentarea culoarelor ecologice, amplificarea insulei de căldură etc. Aceste trei direcții reprezintă doar o dimensiune a criticii formulate de diverși autori, dar acestea pot fi justificarea pentru o posibilă recuperare prin densificare și intensificare.

Transformările profunde induse de diverși factori și materializate spațial în teritoriul metropolitan au devenit globale. Comentate de diverși autori, ele pot fi prezentate sintetic sub următoarea formă:

- modul de creștere a orașelor s-a modificat profund, trecând de la un proces lent, controlat, la un proces expansiv impulsionat de afluxul de populație, de schimbarea stilului de viață; efectul este o expansiune a spațiului urban către spațiul metropolitan, având drept materializare o amprentă a urbanizării de tip *arhipelag* în care elementul principal îl constituie separația—anularea proximității;
- *separația intervenită* la nivelul teritoriului metropolitan se manifestă atât fizic—insule de urbanizare rămân izolate unele față de altele—cât și social, în sensul unei segregări etnice, religioase, rasiale, în funcție de venituri etc.;
- *descentralizarea* accentuată a activităților economice, dar și administrative și publice în spațiul metropolitan ca urmare a acestei expansiuni



Scanned with OKEN Scanner

spațiale a metropolei, susținută de progrese în domeniul tehnologic care fac posibilă comunicarea la distanță;

- o dinamică mare a prețurilor terenurilor, rezultat al presiunii demografice pe anumite părți ale teritoriului metropolitan sau ca urmare a deplasării forței de muncă, împinge urbanizarea tot mai departe de centrul urban și produce totodată o transformare a acestui spațiu într-unul de rezidență permanentă;
- suprafața amplă a teritoriilor metropolitane este structurată de spații ample neconstruite—margini—și de o periferie din ce în ce mai poroasă; deși prezența acestor spații reprezintă o oportunitate, ea este deseori sacrificată pentru o densificare rezidențială.

### 8.2.2
### Masă urbană și diferențiere spațială

Un prim efect vizibil al extinderii este creșterea masei urbane care pune în evidență o sinteză a cantitativului în calitativ, la un nivel complet diferit față de nivelul urban: pe măsura creșterii și, concomitent, a pierderii sau reconfigurării de centralitate, cantitativul—exprimat sub forma numerică a locuitorilor, masei construite, infrastructurii etc., se repartizează în teritoriul amplu după parametri diferiți, acest lucru datorându-se creșterii foarte mari a suprafeței de raportare. Rezultatul este o diferențiere intervenită la nivelul spațiului metropolitan, stratificată în funcție de densitate, diversitate, intensitate sau după diferite grade de urbanitate, fundamentând astfel premisele de susținere sau de inhibare a unor posibile centralități.

Diferențierea respectivă, înțeleasă ca o consecință a repartizării cantitativului pe o suprafață foarte mare, comportă multe aspecte; în fișa comparativă referitoare la distribuția populației și a locurilor de muncă este pusă în evidență (v. Anexa 3) relația dintre numărul de locuitori și numărul de locuri de muncă pe măsura depărtării față de centru, justificând suplimentar ineficiența unor centralități sau, în cazul în care ele apar, riscul unui dezechilibru pe care îl pot provoca.

Ne putem aștepta ca la nivelul teritoriului metropolitan să constatăm în principiu un raport diferit al centralităților față de nivelul urban. Acest lucru este numai parțial adevărat; raportul ESPON cu privire la funcțiile metropolitane relevă un fapt decisiv pentru cercetarea de față: majoritatea metropolelor și orașelor mari europene au un raport net superior al numărului de locuitori și locurilor de muncă al MUA față de cel al FUA[208]. Este decisiv pentru că poate sugera că studiul morfologic al teritoriilor metropolitane poate constitui o cale de a determina o anumită așezare a centralităților care sunt în principiu legate de bazinul de utilizatori sau forță de muncă. În mod similar, un tipar identificat de E. Glaeser, citat de O'Sullivan (2002, p. 162), într-un studiu efectuat pe o sută de metropole americane, demonstrează că 22% din locurile de muncă sunt la o rază de 4,8 km de centrul orașului, în timp ce 65% sunt într-o rază de 16 km (deci 45% sunt într-un

208 MUA se traduce prin Morphological Urban Area, iar FUA prin Functional Urban Area.



Scanned with OKEN Scanner

inel cu lățimea de cca. 12 km). Ceea ce este mai relevant decât aceste cifre este raportarea lor la suprafață. Un calcul simplu ne pune în fața unui fapt percutant: cele 22% de locuri de muncă sunt într-o suprafață de ~70 kmp, în timp ce cele 45% sunt într-o suprafață de 450 kmp (deci de 8,5 ori mai mare), în plus repartizate concentric la primul cerc.

De asemenea, trebuie să luăm în considerare extinderea din punct de vedere al *distanțării* față de centru, putând astfel pune în valoare un indicator util. Spre exemplu, într-un studiu dedicat metropolei Bordeaux (CUB[209]), Frederic Gaschet și Guillaume Pouyanne (Gaschet *et al.*, 2009), aplicând un calcul matematic al centralității care ia în considerare densitatea, veniturile, utilizarea solului și distanța față de centru, concluzionează că la o distanță peste 30 km față de centrul orașului, structurarea monocentrală este caducă, centrele situate în afara acestei limite prezentând un grad mare de autonomizare. Putem deci vorbi, cel puțin în cazul Bordeaux-ului, de o structurare policentrală de la pragul de 30 km față de centru, subliniind desigur faptul că, deși este posibil ca modelul să fie aplicabil altor metropole, pot apărea diferențieri majore în funcție de configurația teritoriului respectiv.

De altfel, tabelul comparativ al 12 orașe europene (șase capitale și șase orașe de rangul doi: Paris, Londra, Madrid, Roma, Viena, Berlin ; Nantes, Manchester, Bilbao, Milano, Graz, Hamburg), pe care l-am întocmit pe diverse paliere (v. Anexe), reflectă relevanța distanțării față de centrul urban, condensabilă în următoarele observații:

(a) La 30 km distanță față de centru, chiar în cazurile de metropole mari, urbanizarea este extrem de redusă și extrem de dispersată; am putea spune că în absența altui spațiu metropolitan apropiat—pe care nu l-am cartografiat—, de fapt a unui oraș mare apropiat, apariția unei noi centralități este foarte greu de imaginat. Totuși, notăm existența unor orașe constituite în mod izolat în acest prag și chiar în afara lui (spre exemplu, zona aferentă Val-de-Marne sau Aeroportului Charles-de-Gaulle în cazul Parisului). Notăm, de asemenea, o excepție interesantă; orașul Milano este mult mai extins și cu un tipar de urbanizare mult mai expansivă decât Roma și chiar decât alte capitale europene;

(b) În intervalul 20 – 30 km față de centru, metropolele mai mari precum Berlin, Londra sau Paris prezintă un tipar de urbanizare sub formă tentaculară, iar celelalte trei capitale au un grad foarte mare de dispersie; din nou, este notabil orașul Milano cu o acoperire extrem de pronunțată cu pete de urbanizare și, de data aceasta, și Hamburg, care prezintă o serie de petice de urbanizare răspândite în teritoriu;

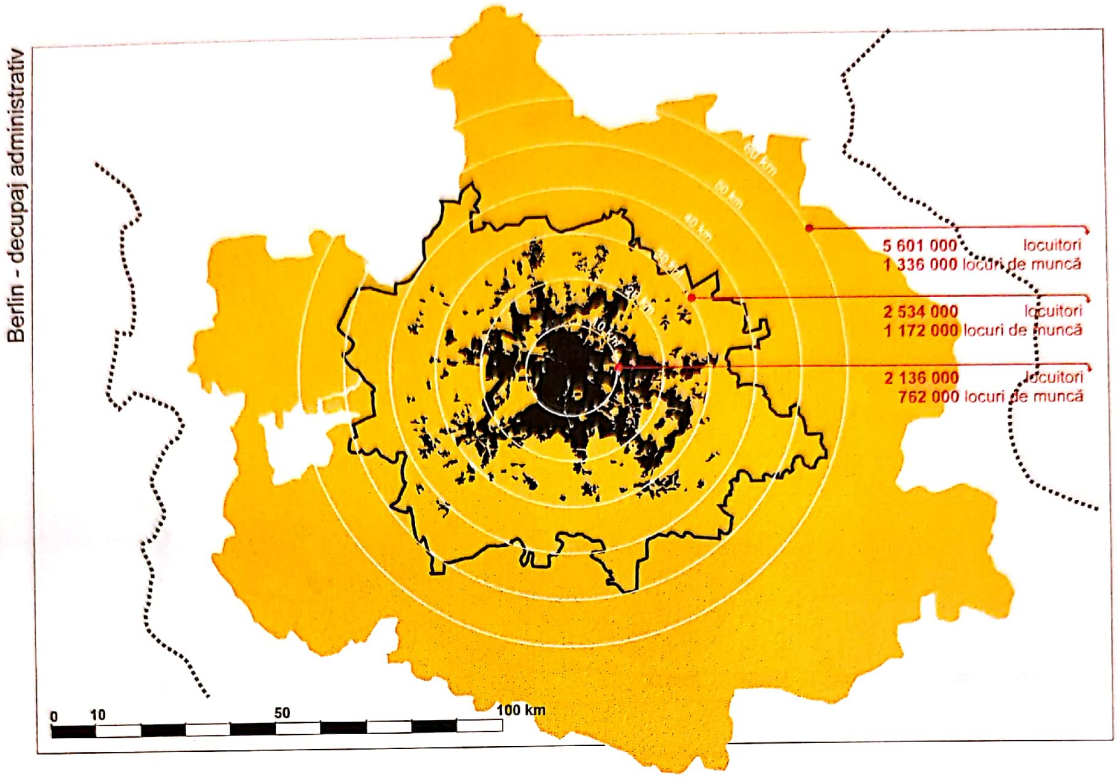
(c) Sub pragul de 20 km, pentru majoritatea orașelor considerate, începe să se contureze o zonă compactă de urbanizare care solicită atenție specială în privința apariției și configurației sistemului de centralități;

(d) Sub pragul de 10 km discutăm despre nucleul dens al centrului urban, unde situația centralităților este de asemenea complexă și unde ne putem aștepta ca influența centrului orașului să fie mai puternică.

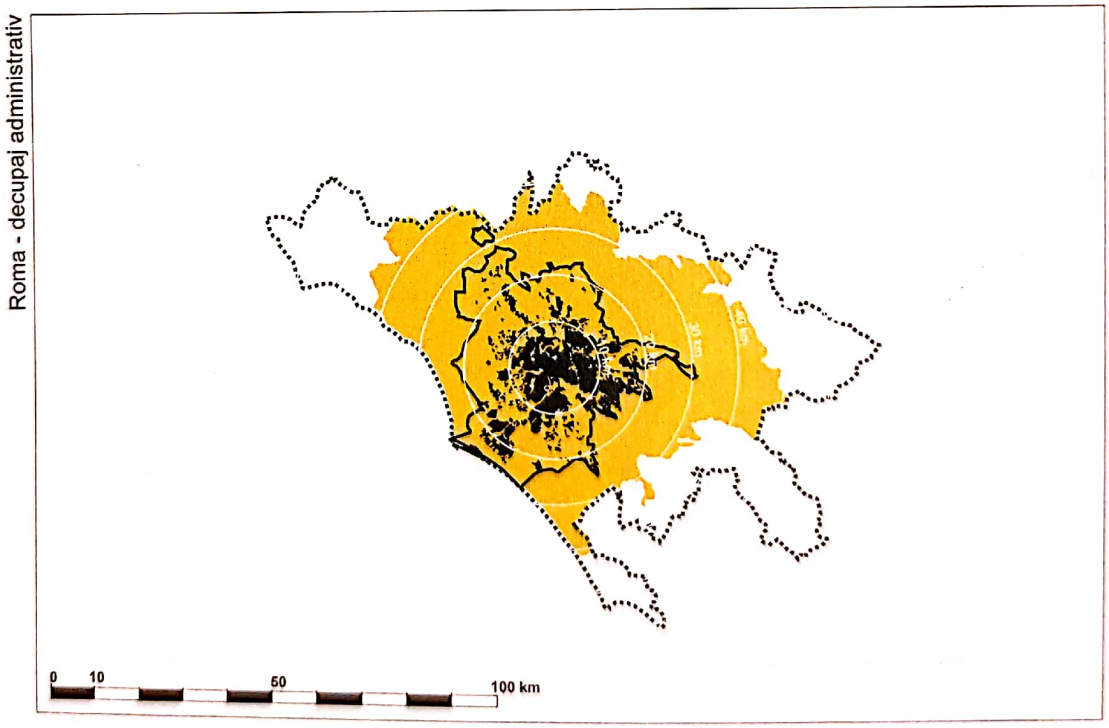
209 Communauté d'agglomeration de Bordeaux.



Scanned with OKEN Scanner

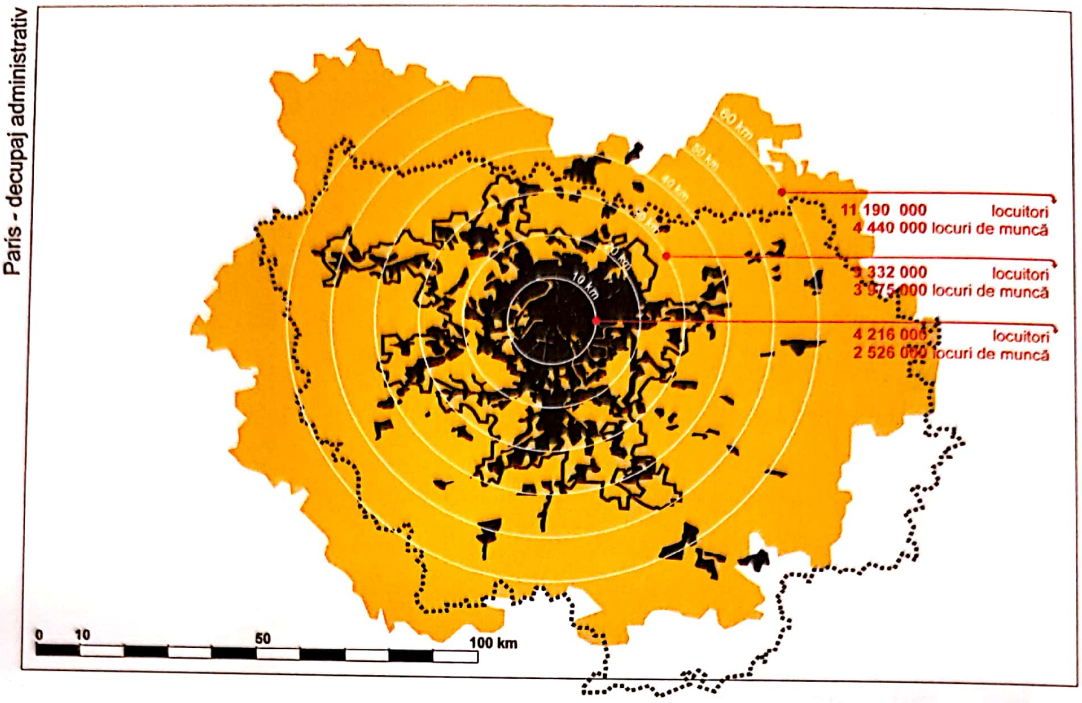



**Matrice comparativă 6 capitale europene**
**după decupajul administrativ în care se încadrează aria urbanizată**



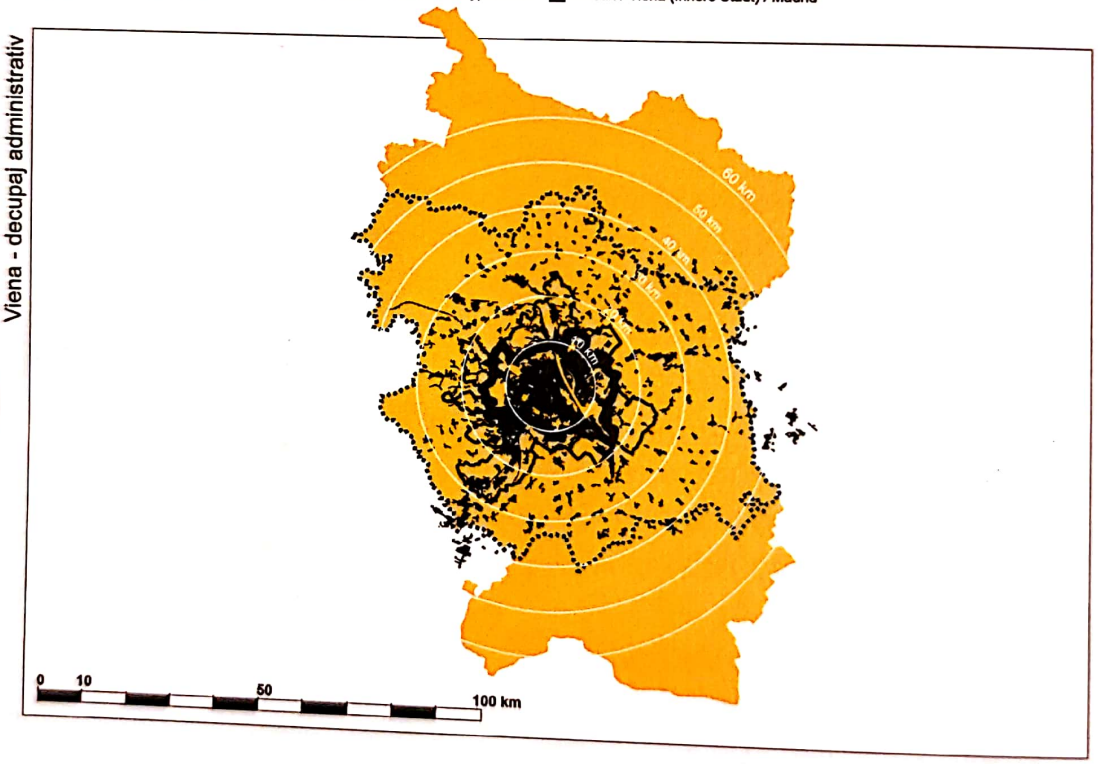

Scanned with OKEN Scanner

Paris - decupaj administrativ

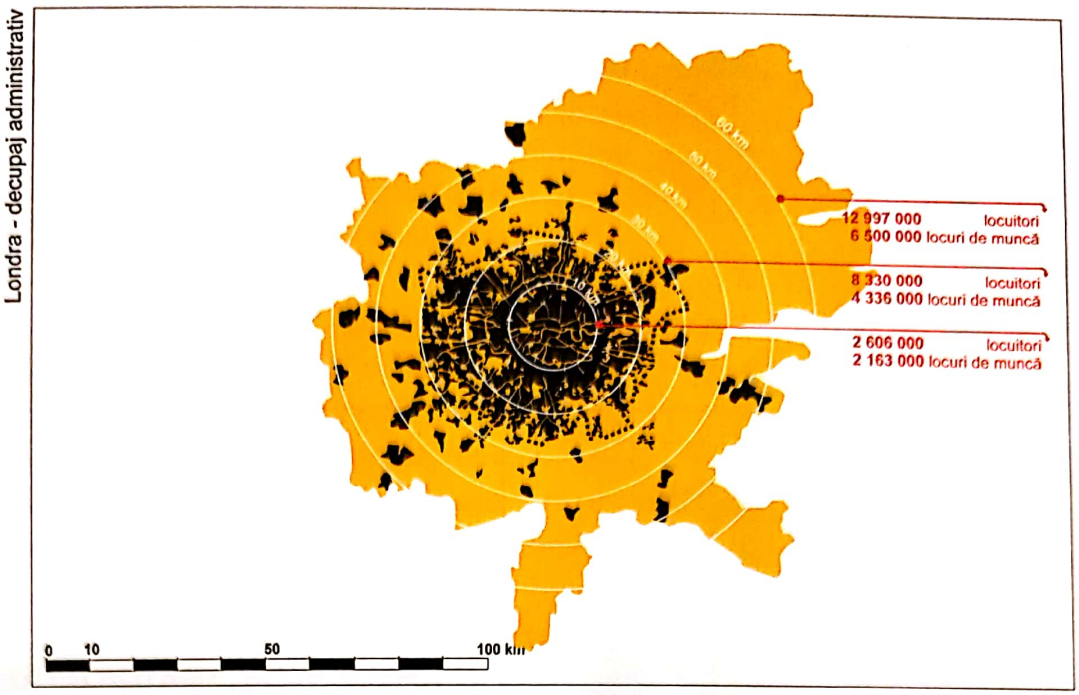


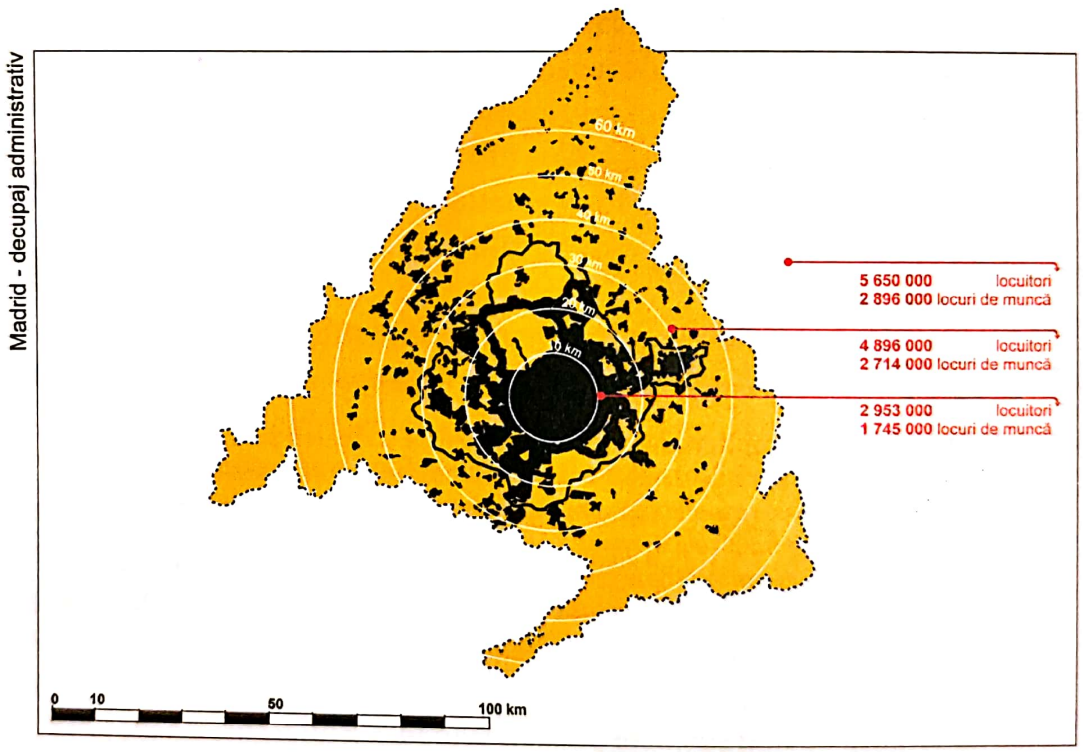

regiunea administrativă: Berlin-Brandenburg / Ile-de-France / Greater London / Provincia Roma / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Berlin (cf.Eurostat) / Paris (cf. INSEE) / Londra / Roma / Viena (cf. Eurostat) / Madrid
aria urbanizată: Berlin (conform Eurostat) / Paris / Londra (cf. British National Grid) / Roma (cf. Eurostat) / Viena(cf. Eurostat) / Madrid (cf. Eurostat)
aria metropolitană: Berlin (cf.Dep. Dezvoltare urbană și teritorială Berlin) / Paris / Londra / Roma / Viena / Madrid
metropola: Berlin / Paris / Londra / Viena / Madrid
intraurbanul: Berlin (Stadt Berlin) / Paris (Intramuros) / Londra (Inner London) / Viena / Madrid
centrul orașului: Berlin (Innenstadt) / Paris () / Londra (The City) / Roma - Vatican / Viena (Innere Stadt) / Madrid

Viena - decupaj administrativ




Scanned with OKEN Scanner

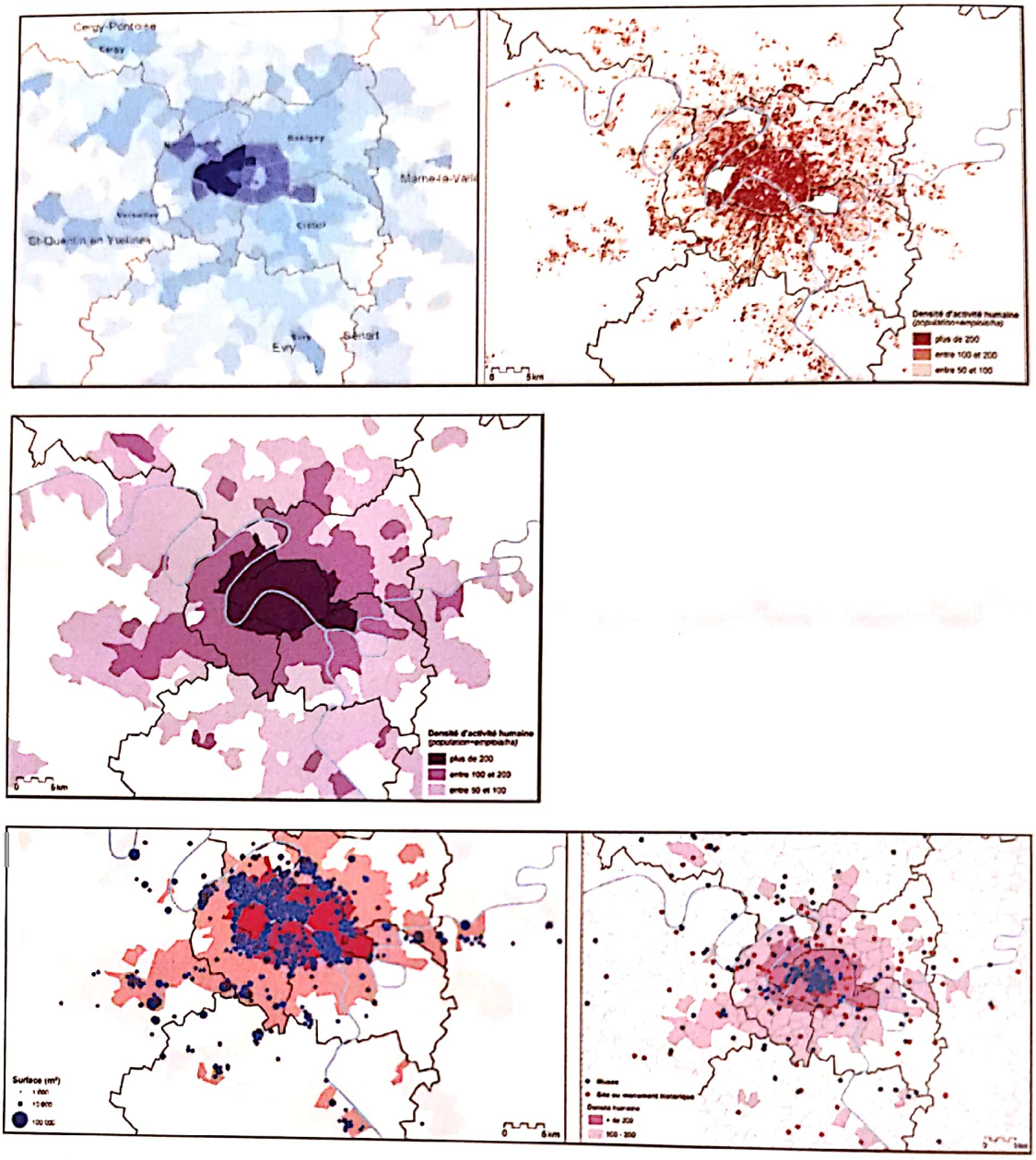



**F 30** Matrice comparativă a șase orașe europene (prezentată și în anexă) (Paris, Londra, Madrid, Roma, Viena, Berlin)_sursa: M.A.



Scanned with OKEN Scanner




F 31 Densitatea umană, principalele centre de angajare și reperele simbolice ale Île-de-France, demonstrând așezarea în strânsă relație cu densitatea umană a locurilor de muncă, în timp ce reperele simbolice se grefează pe localitățile existente, având o distribuție relativ echilibrată în raport cu/și fiind mult mai numeroase în Paris_sursa: *Pour une géographie dynamique de la centralité métropolitaine francilienne*. 13.11.2007 (http://www.iau-idf.fr/detail/etude/pour-une-geographie-dynamique-de-la-centralite-metropolitaine-francilienne.html).

În figura de mai sus, este pusă în evidență o diferențiere spațială în funcție de densitatea populației, de aglomerările de locuri de muncă și de monumente la nivelul regiunii Île-de-France, față de care putem face o dublă observație: variațiile în densitate a populației pun în evidență un strat suport pentru centralitate, în timp ce repartizarea locurilor de muncă și gruparea lor în nuclee pun în evidență o confirmare a acestui suport.

Scanned with OKEN Scanner

### 8.2.3
### Masa urbană și reconfigurarea centralității

Revenind asupra ideii de diferențiere, intervenite în teritoriul metropolitan, suprapunerea unor criterii precum cele discutate în capitolul 2, cu privire la multidimensionalitatea centrului, poate justifica consolidarea unor centralități care pot proveni din localități înghițite prin creștere sau pot fi complet noi și care profită de o structură de oportunități apărute în urma acestui fenomen de urbanizare difuză.

Tipologiile de extindere descrise la începutul capitolului se aplică, prin creștere, atât centrelor existente, cât și celor noi, astfel încât ele pot conduce la o multitudine de situații care profită sau nu de gradele de diferențiere din teritoriu, putând apărea chiar alte centre mai mici atunci când masa urbană este suficientă[210].

În opoziție cu diverși autori care susțin necesitatea unei centralizări cât mai mari, printr-o reîntoarcere la regăsirea valorii centrului și a mai bunei conectări, inclusiv la zonele suburbane private de servicii de calitate, Ascher (2008) argumentează că nu numai costurile unei asemenea operațiuni ar fi covârșitoare, dar odată implementate astfel de măsuri, rezultatul ar fi, de fapt, o penalizare a locuitorilor care rezidă departe de centru, penalizare resimțită în costurile de transport (de timp sau monetare). Miza revigorării periferiei, potrivit sociologului francez, nu o constituie lupta opririi expansiunii urbane, ci organizarea ei într-un mod mai urban și mai ecologic, posibilă doar prin dezvoltarea unor centralități puternice și printr-o gestiune a localizării și a nivelului de compacitate al noilor dezvoltări rezidențiale[211].

*Gradul mare de dispersie a urbanizării, explicată prin extinderi de mică densitate a fondului construit și de dezvoltări relativ haotice, urmând fie drumurile de acces, fie elemente de cadru natural, face ca teritoriul metropolitan al Bucureștiului să nu poată fi conceput sub forma policentralității decât ca măsură viitoare, ca măsură de planificare ce ar avea, în acest caz, nevoie de o impulsionare politico-administrativă susținută. Observăm că zona compactă a orașului, inclusă într-o rază de cca 10 km (v. Figura 32), prezintă o dezvoltare accentuată—rezultat al polarizării ample a Bucureștiului—în special de tip tentacular, producând un proces de intensificare la nivelul comunelor limitrofe ale orașului (Otopeni, Chitila, Tunari, Mogoșoaia etc.), intensificare care, cel puțin într-o primă perioadă, se citește doar ca o creștere a gradului de artificializare,*

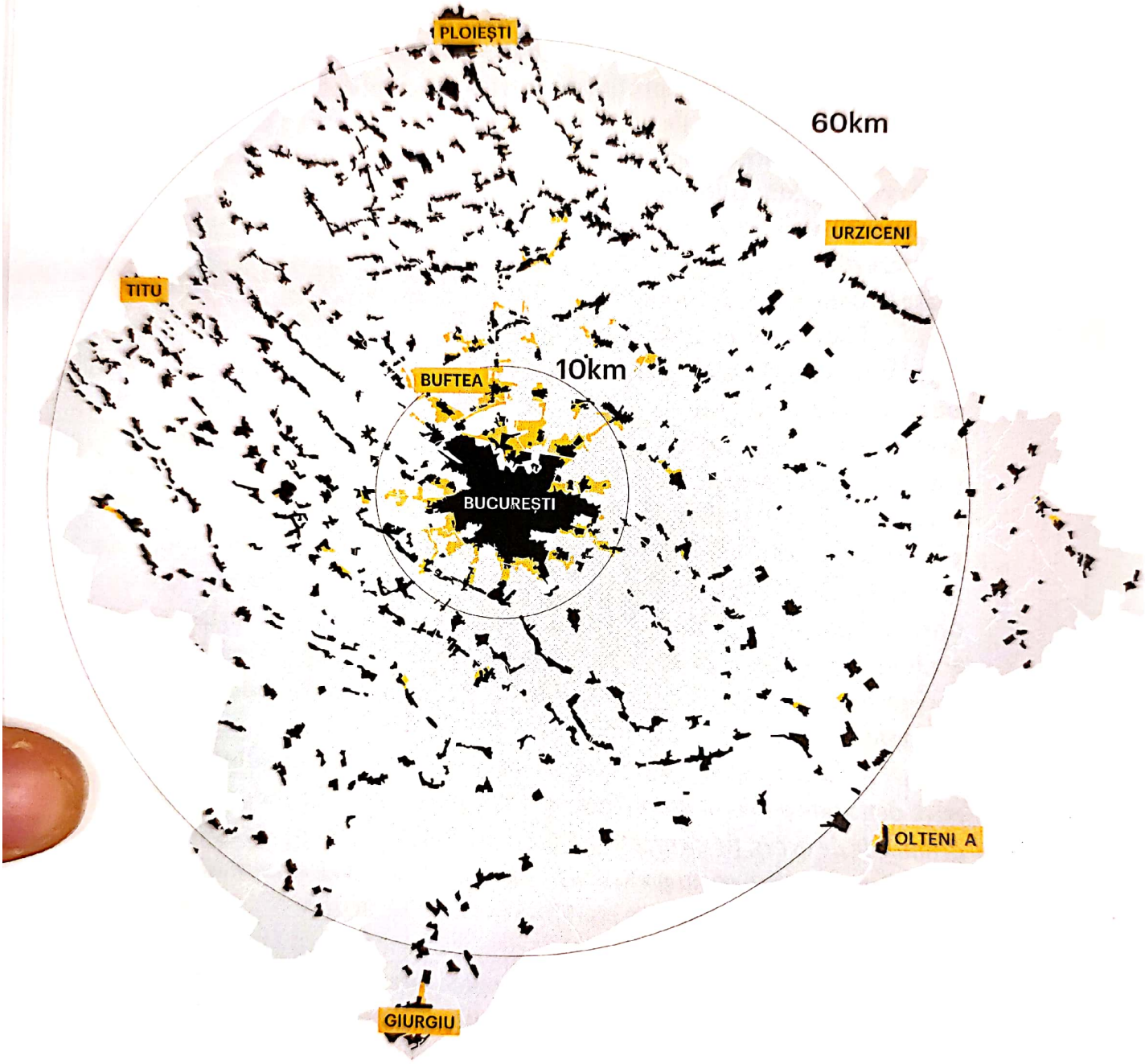
210 Ca urmare a amplificării în ultimele două decade a prestigiului Barcelonei, Romei, Parisului etc., atât din punct de vedere turistic, cât și financiar, se remarcă o creștere a prosperității comunelor învecinate, depărtate uneori chiar până la câțiva zeci de kilometri de centrul inițial, manifestată printr-un fenomen de imigrație, dar și de înflorire, la o scară mai discretă a funcțiilor centrelor inițiale. Spre exemplu, fenomenul turistic barcelonez se resimte și asupra unor localități ca San Cugat-Valles sau Sitges care, deși au un patrimoniu valoros, dar de mici dimensiuni, nu ar putea genera o atracție turistică, ci cel mult una locală, în schimb ambele se confruntă cu o creștere a turiștilor (Catalunya, 2006 - 2013).

211 Mișcarea BIMBY *(Back In My Back Yard)*, extrem de la modă în Franța, vizează densificarea loturilor periferice.



Scanned with OKEN Scanner

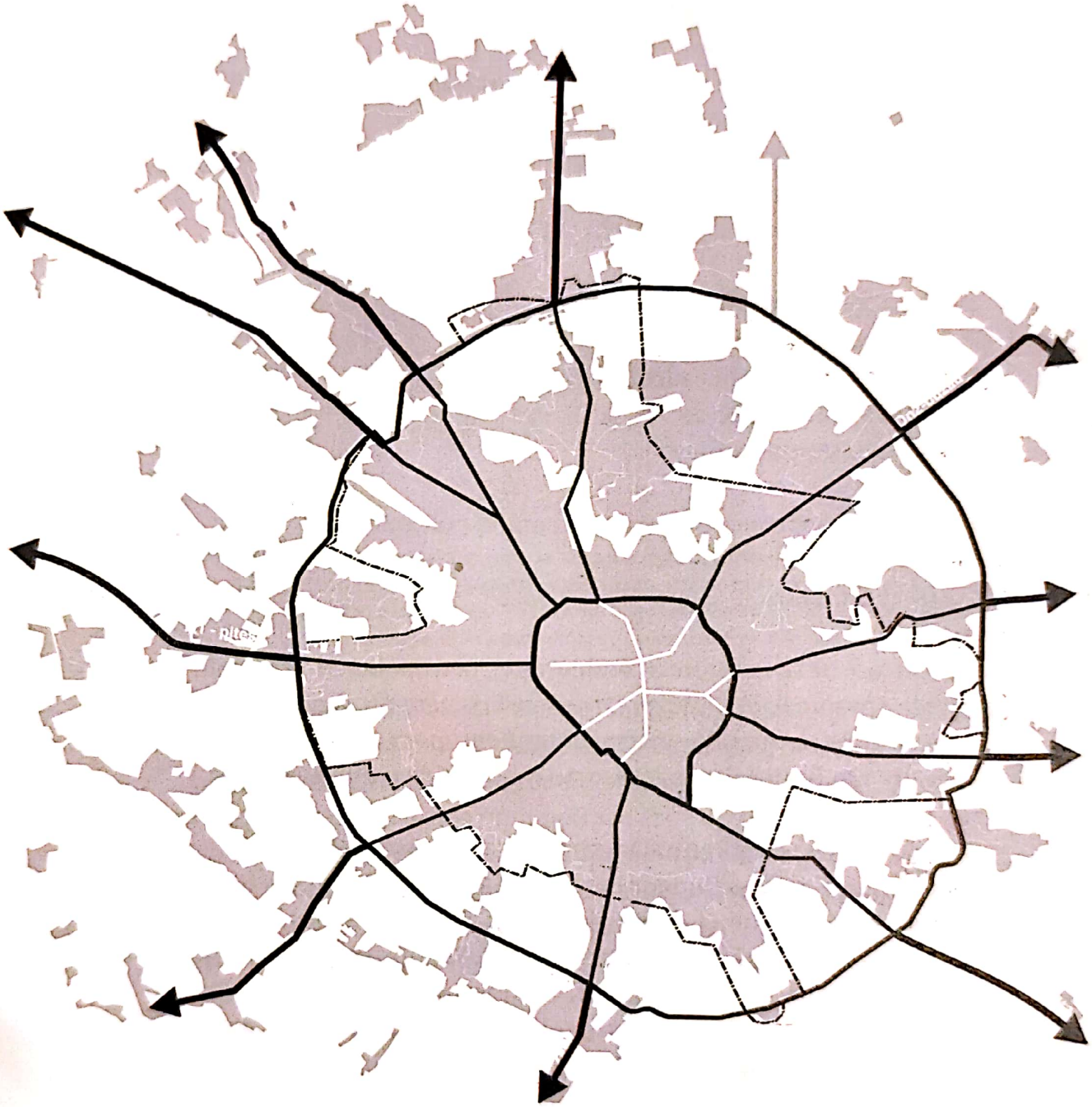
*fiind urmată foarte puțin și de o intensificare funcțională—nejustificată de altfel de densitățile mici, de absența transportului în comun , de un relativ grad de izolare în raport cu vetrele comunelor sau orașelor afectate de această creștere.*




F 32 București, dispersia urbanizării_sursa: interpretare și reprezentare grafică M.A. pe baza datelor din CSB2035.



Scanned with OKEN Scanner



F 33 București, creșterea tentaculară_sursa: interpretare și reprezentare grafică M.A. pe baza datelor din CSB2035.



Scanned with OKEN Scanner

Clasificarea centralităților merită completată cel puțin în funcție de următoarele criterii:

(1) în funcție de rolul în cadrul sistemului policentral:
- centralități de reechilibrare (atunci când apar într-o zonă opusă unei zone de creștere puternic descentrată)
- centralități de recuperare a dispersiei (terenuri interstițiale sau în zone puternic fragmentate)
- centralități de deconcentrare (atunci când apar ca urmare a unor de localizări ale unor funcțiuni centrale)
- centralități de ranforsare (apar în legătură cu centralități deja existente)
- centralități de compensare (preluare) a extinderii

(2) în funcție de poziția în cadrul sistemului policentral:
- centralități marginale
- centralități în continuitate

(3) în funcție de mărimea în cadrul sistemului policentric:
- microcentralități
- mezzocentralități
- macrocentralități

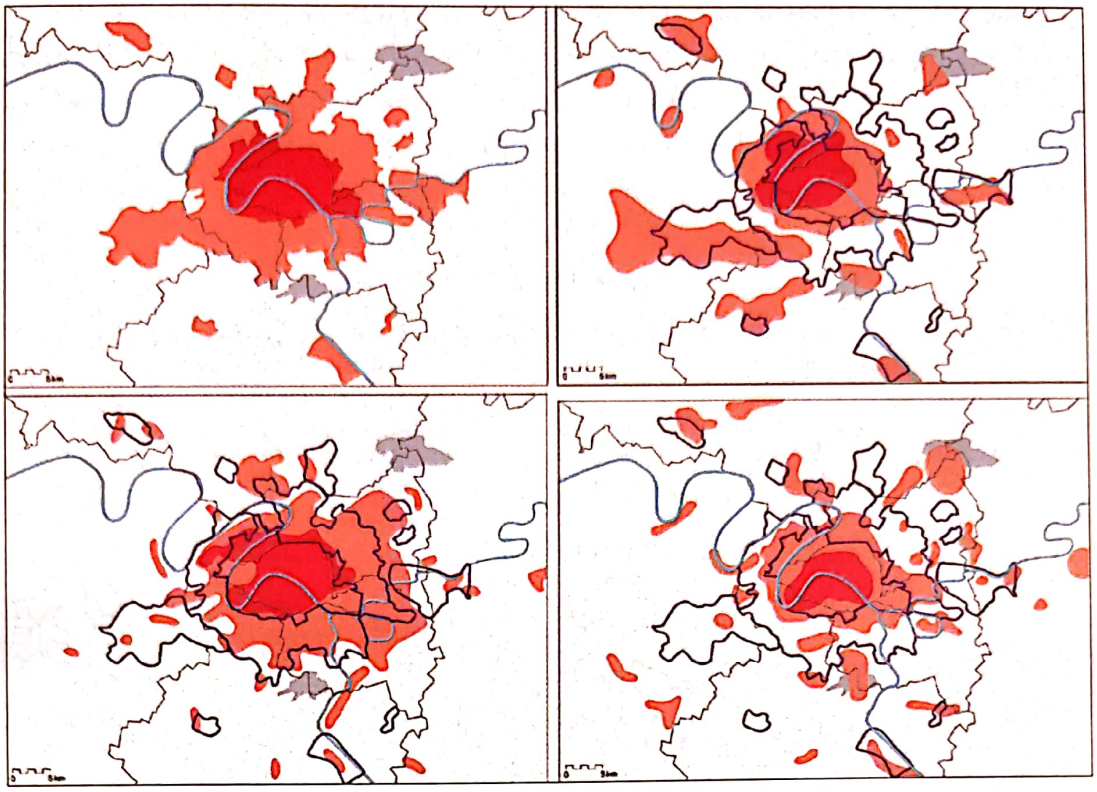
O încercare de structurare a configurației metropolitane a centralității o găsim la Antonio Font (2007, p. 27) care redă schematic configurațiile morfologice posibile ale spațiilor metropolitane europene, insistând asupra importanței condiționării geografice și a modului de creștere ca determinante (v. Figura 35).

Deși clasificarea citată enunță o serie de caracteristici ale orașelor respective, și se poate chiar extinde ca model și la altele, întrevedem o lipsă importantă pe care am constatat-o și la alți autori: vederea din perspectivă teritorială riscă să aplatizeze nuanțele centralității. Putem argumenta acest lucru urmărind cazul Barcelonei, considerată policentrică la nivel teritorial, deși ea are mai multe centre și în interiorul teritoriului administrativ. Lisabona, deși prezintă o condiționare geografică care impune o dezvoltare dificilă a orașului, are în afara centrului vechi extins și alte centralități importante din care putem nota zona expozițională (Exposiciones) sau zona de afaceri situată în nordul centrului vechi. Observăm, deci, că doar una din tipologiile identificate drept policentrice este valabilă.

În plus, cazul Parisului întărește această idee a monocentralizării puternice, constând într-o suprapunere de straturi de polarizare de ordin economic, urban, reprezentativ etc., lăsând posibilitatea unei relative conturări de centralitate în zonele limitrofe Roissy și Disneyland.

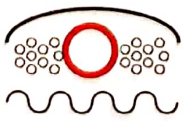
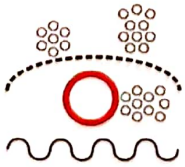


Scanned with OKEN Scanner



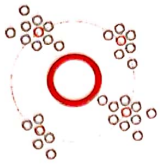
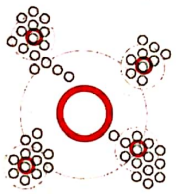
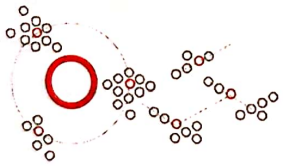
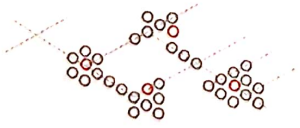
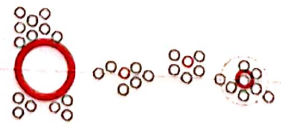
F 34 Centralitatea orașului Paris se afirmă asupra unei mase urbane ample, exercitând o polarizare multiplă asupra acestui spațiu_sursa: *Pour une géographie dynamique de la centralité métropolitaine francilienne.* http://www.iau-idf.fr/detail/etude/pour-une-geographie-dynamique-de-la-centralite-metropolitaine-francilienne.html.

Revenind la ceea ce am afirmat la început cu privire la centralitate, și anume că ea pune în evidență relaționarea unui centru cu un corp urban (metropolitan), putem concluziona că, deși o stare de policentralitate este aparentă sub forma unor poli sau centre, create acolo unde mai multe criterii le justifică apariția, în realitate, corpul metropolitan în ansamblu gravitează în jurul orașului centru, iar polii și centrele secundare supracapacitează centrul acolo unde densitățile de populație sunt mai ridicate, menținând astfel o situație de echilibru teritorial.

| Tip de structură | Fenomen | Orașe de tip |
|---|---|---|
| Monocentric I  | *Creștere concentrată* în zonă delimitată cu bariere naturale greu penetrabile | *Genova (teritoriu cuprins între munți și mare, centru puternic)* |
| Monocentric II  | *Creștere dispersată* în zonă cu bariere naturale penetrabile | *Napoli (dispersie în teritoriu către orașele învecinate, delimitare geografică permeabilă, centru puternic)* |



Scanned with OKEN Scanner

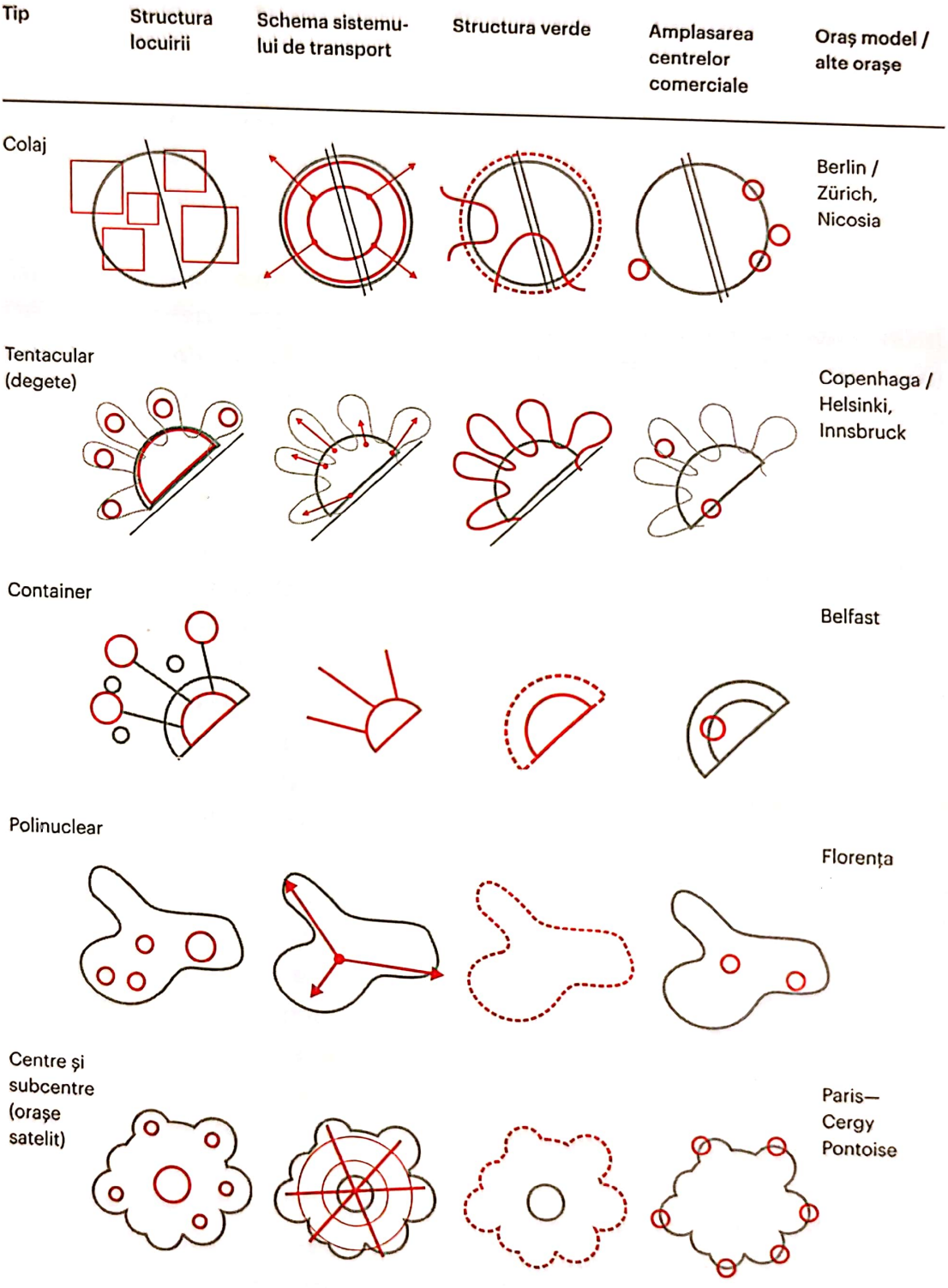
| | | |
|---|---|---|
| Monocentric III  | *Creștere concentrată* în zonă fără bariere naturale semnificative | *Madrid (centru puternic care a concentrat creșterea)* |
| Monocentric IV | *Creștere dispersată* în zonă condiționată geografic de bariere naturale situate central | *Lisabona (centru slab din cauza divizării naturale a teritoriului)* |
| Policentric I | *Creștere concentrată* cu centru dominant | *Bologna (centru puternic datorită poziției strategice la nivel regional)* |
| Policentric II  | *Creștere dispersată* cu centru dominant | *Barcelona (centru puternic datorită poziției în ierarhia centrelor din regiune care sunt fie complementare, fie în competiție)* |
| Monocentrică mixt / dual  | *Urbanizare dispersată* | *Porto (orașul vechi reprezintă un centru puternic, însă extinderile sale sunt rezultatul dispersiei în teritoriu)* |
| În rețea  | *Creștere dispersată* | *Veneto Central între Treviso și Mestre (structură rurală)* |
| Liniară  | *Creștere dispersată* | *Donostia—Bayonne (centre diferite legate funcțional peste granița administrativă, această legătură întărește centrele)* |

**F 35** Tipuri de configurații morfologice ale spațiilor metropolitane europene_sursa: Antonio Font (2007, p. 27) cu completări M.A.



Scanned with OKEN Scanner

Figura de mai jos, punând în paralel, schematic, locuirea, transportul, structura verde și amplasarea centrelor comerciale, evidențiază legătura strânsă între comerț și transport, acesta fiind în unele cazuri definitoriu, structurii verzi revenindu-i, în majoritatea cazurilor, un raport mai intim cu structura locuirii.




**F 36** Scheme ale structurilor de bază după 10 cazuri analizate în COST Action C10, 2004_sursa: prelucrarea M.A. după Borsdorf, Axel și Pierre Zembri. 2004. European Cities Structures. Insights on Outskirts.



Scanned with OKEN Scanner

Din punctul de vedere al opticii centrifuge asupra centralității, urmând o logică progresivă de la centru către policentralitate intraurbană și ulterior intrametropolitană, putem formula următoarele observații:

(1) extinderea urbană produce o amplificare a masei urbane (metropolitane) cu capacitate crescută de absorbție, implicând astfel o putere de polarizare crescută al cărei efect este atât extinderea (la interior sau către exterior), cât și intensificarea și, deci, creșterea centralității teritoriului respectiv într-o optică regională;

(2) centrul este, într-un fel, relativ în raport cu scara urbană pe care extinderea urbană o impune; evoluează, se deplasează, pierzându-și calitățile centrale sau recâștigându-le, urmărind capitalizarea beneficiilor aduse de creștere sau intrând în declin ca urmare a unor procese centrifuge puternice; această mobilitate a sa se aplică și celorlalte centre ale metropolei, astfel încât pe termen lung efectul poate fi unul de fuziune;

(3) se evidențiază posibilitatea unui ciclu *centralizare-extindere-centralizare* care susține extinderea rolului orașelor la nivel teritorial, ele amplificându-și, de fapt, prin acest ciclu aria de influență, mediată bineînțeles de creșterea de masă, de populație și de activități care îi mențin dinamismul; dacă sporirea centralității, în relație cu extinderea, conduce la creșterea masei urbane, susținute și de creșterea de populație, atunci se poate vorbi de o formă de coeziune de ansamblu a orașului dependentă de mărimea sa;

(4) atunci când nu se face printr-un grad foarte crescut de dispersie, extinderea urbană confirmă apariția unei stări de policentralitate, cu tendință de aglomerare în zona densă sau, în orice caz, în zona în care țesutul urban are continuitate[212]; creșterea în *insule* de urbanizare creează spații de separație în care difuzia centrului este diminuată sau stopată;

(5) extinderea urbană amplifică extensivitatea centralității unui centru în cadrul sistemului urban sau metropolitan și, astfel, crește puterea sa de acțiune la distanță asupra teritoriului extins sau asupra altor centre, la rândul lor intrate într-un proces similar;

(6) mișcarea centrifugă a orașului, intrată într-o logică de extindere—înglobare—extindere, antrenează crearea unei structuri de oportunități; efectul de depărtare, de separație pune centralitățile existente în situația unei necesități de adaptare sau chiar de mutare, în timp ce noi oportunități sunt create în părți nou extinse sau la interior; însă, pe măsura depărtării de centrul urban, aceste oportunități sunt mai mici[213];

(7) mișcarea centrifugă a orașului, antrenată prin descentralizarea activităților de la centru, este însoțită de crearea de centralități periferice care se grefează pe localități existente sau în locuri care oferă anumite privilegii, centralități care sunt în general gândite în complementaritate cu cele ale centrului sau în relație de subordonare; starea de policentralitate apare fie

212 Unele centralități comerciale fac excepție.

213 Așa cum am arătat în fișele comparative de orașe mari europene.



Scanned with OKEN Scanner

ca gest de recuperare a urbanului dilatat, fie ca răspuns la o cerere accentuată de centralitate către zona periferică;

(8) până la pragul la care extinderea este determinată prin propagarea centralității centrului, ea rămâne într-un raport de reciprocitate cu centrul orașului; aplicarea în cazul centrului a ideii de dispozitiv se validează astfel și prin faptul că propulsează o parte a dezvoltării către zona pericentrală sau, în urma unei descentralizări, impulsionează formarea altor centre; subliniem faptul că *extinderea pune în evidență portanța unei centralități*;

(9) extinderea impune o alterare a raportului centru—periferie și deci a unei relative ordini, prin provocarea sa continuă, în care periferia, din ce în ce mai îndepărtată și mai poroasă, își crește treptat capacitatea de absorbție, mutând astfel interesul centralității din ce în ce mai departe de centru și modificând totodată și tipul de coagulare a urbanului; vechile periferii înglobate prin extindere devin uneori centralități pregnante, contribuind astfel la o producție de centralitate din ce în ce mai diversificată;

(10) extinderea impune o modificare radicală a raportului interior-exterior, transformând limita exterioară a orașului din limită cu rol de *limitare*, pseudo-permeabilă, la un tip de limită dematerializată și rematerializată ca *limitare* în sensul unei acțiuni (administrative, politice[214]);

(11) în funcție de ritm și amploare, extinderea influențează proximitatea—căutată de forțele centripete—, dar permite, în același timp, repartizarea acestora pe o suprafață extinsă într-o relație de proximitate relativă și, deci, creșterea posibilităților de aglomerare și de punere în relație de diferențiere a unor părți ale orașului, susținând astfel evidențierea centrului; extinderea masivă și rapidă creează un efect de separație spațială greu recuperabil, în care urbanul se dilată, se dispersează, proximitatea nemaifiind posibilă; efectul asupra centralității este multiplu;

(12) se evidențiază nevoia unei evaluări a creșterii doar în momente-cheie, în care urbanul dezvăluie anumite stări de agregare, extinderii revenindu-i rolul unei recuperări periodice a fragmentelor și, uneori, a totalității urbanului atunci când, în interiorul lui, extinderea devine, din nou, implozie; o inversare a interiorului cu exteriorul;

(13) amplificarea suprafeței metropolitane și, în consecință, efectul de combatere a proximității, difuzia zonelor de locuire către exteriorul orașului și, ulterior, al metropolei pune sistemul de centralități într-o situație de separație fizică, de funcționare deficitară survenită prin nevoia de gestionare a unor distanțe și relații din ce în ce mai complicate în teritoriul metropolitan; efectul—un teritoriu de tip arhipelag, cu un nucleu compact și dens—duce inerent către o polarizare din ce în ce mai eterogenă și cu multe suprapuneri ale teritoriului, în timp ce alte părți rămân izolate, precum și la o complexitate crescândă a tiparelor de mobilitate.

Capitolul următor își propune explorarea rolului conectivității acestor fragmente și înțelegerea centralității și a articulării scărilor spațiale prin intermediul tiparelor de conectivitate.

214 Depășirea limitelor administrative necesită unele forme de parteneriat sau de anexare la centrul urban pentru a putea angaja diverse acțiuni.



Scanned with OKEN Scanner

# Capitolul 4

# Conectivitatea: multipla relaționare a centralităților

În capitolul al doilea, am argumentat importanța aglomerării și, deci, a coprezenței în crearea centralității și, totodată imposibilitatea ca o aglomerare de elemente să ocupe același loc. Primul pas descris, ca reacție la această imposibilitate, a fost separația fizică, în care distanța a intervenit ca element indispensabil. Fricțiunea, născută în raport cu distanța intervenită între elemente complementare și interesate reciproc unul de celălalt, devenite puncte de interes, a produs o practică a spațiului definit prin distanțare și a investit acest spațiu cu înțeles; prin practică, distanța a devenit legătură și s-a încărcat de identitate, și în timp, de centralitate, iar grație acțiunii multipolarității pe care o leagă, dar și a creșterii în ansamblu a centralității zonei în raport cu orașul—trecerea de la punct de interes la centru consolidat.

Progresul tehnologic a permis ca, în general, distanța fizică să devină ușor surpasabilă, conducând astfel la expandarea orașelor din punct de vedere fizic, urmat și de cel funcțional, una din consecințele cele mai grave fiind segregarea pe mai multe niveluri. Mai recent, numeroși autori documentează atât o amplificare a mobilității, cât și o diversificare a tipurilor de mobilitate. Ne întrebăm, în aceste condiții, cum poate interveni fricțiunea la nivelul centralității pentru a-i da sens. Pentru a răspunde la această întrebare ne propunem o expunere succintă a problemelor de segregare, în scopul problematizării coerenței, urmată de o înțelegere a conectivității și a rolului ei în recompunerea spațiului metropolitan, pornind de la sistemul de centralități. Căutărea unei posibile cauze a pierderii de coeziune, urmărită și în capitolele precedente fie în fenomenul de extindere urbană, fie în cel de periferizare, nu poate omite o interogare a ceea ce, în principiu, creează și menține legăturile într-un teritoriu presupus din ce în ce mai extins: conectivitatea. Conectivitatea este intrinsec legată de mișcare și de posibilitățile de mișcare cărora numeroși autori, preocupați de oraș, le atribuie un rol dublu, paradoxal: pierderea și crearea coeziunii interne a orașului.

Ne propunem, așadar, ca prin explorarea unor noțiuni strâns legate de cea de conectivitate[215] să determinăm rolul pe care aceasta îl are în crearea și eventual susținerea centralității și centralităților orașului. Vom încerca, în paralel, urmărirea modului în care aceste noțiuni asociate precum nodalitatea, traseul, accesibilitatea prezintă puncte semnificative de convergență cu noțiunea de centralitate, fiind uneori determinante, alteori determinate.

215 Discutăm despre conectivitate fizică.

Scanned with OKEN Scanner

# 9 Fragmentare urbană și lipsa de coerență

## 9.1
## Un „tot" din fragmente

Realitatea urbană prezentă pare a fi o formă nu numai fragmentată, dar și în curs de fragmentare, ale cărei diviziuni tind să fie polarizate diferit, disociindu-se de tot. Cauză a unor fenomene economico-sociale ample, *ambalajul* acestei forme (teritoriu) reușește cu dificultate să țină conținutul în limitele sale, conținut care se (des)compune (d)in petice cu viteze și ritmuri diverse.

Ridicarea unei probleme de coerență la nivel metropolitan, în situația în care constatăm o serie de disfuncții, de ordin funcțional, fizic etc., de disparități de diferite scări și tipuri, dar și o polarizare care provine de la mai multe niveluri de influență, ne face să ne întrebăm dacă există într-adevăr un *tot* care poate deveni coerent. Conform multor teoreticieni (Choay, 2011) (Webber, 1996/1964), (Amin *et al.*, 2012/2000) orașul pare să se fi dezintegrat în timp ce urbanul, fragmentat, dilatat, i-a luat locul. Discuția despre fragmentare presupune în primul rând, așa cum o afirmă Mark Wigley, o traiectorie narativă, o poveste a declinului, o cădere dintr-o stare unificată din trecut spre o stare degenerată și fărâmițată a prezentului. Comentând într-o formă mai radicală faptul că sub eticheta inocentă de „oraș" se ascunde o eterogenitate socială și fizică foarte mare, Wigley susține că „nu există un oraș unificat care se destramă... simpla folosire fără ezitare a cuvântului generic de *oraș* înseamnă a acționa ca și cum un anumit tip de formațiune urbană se poate găsi undeva și poate fi subminată prin diverse forme de fragmentare" (Wigley, 2000, p. 281). Într-adevăr, o serie de autori arată faptul că orașul nu este lipsit de probleme și este departe de o stare de ideal. Adoptăm punctul de vedere al istoricului de artă Steven Jacobs (1999, p.18) care nu consideră fragmentarea urbană un fenomen nou, argumentând că orașul a fost întotdeauna o alăturare uimitoare de fragmente[216], ci înțelege fragmentarea ca o izolare fără precedent a lor, ca o separație și distanțare. Apare însă o dublă preocupare posibilă: dacă totuși fragmentele se izolează, înseamnă că își pierd și legăturile între ele? Dacă fragmentele se

216 Notăm în acest sens și contribuția remarcabilă a lui Colin Rowe în *Collage City*, dar și pe cea a dicționarului *Metapolis*.



Scanned with OKEN Scanner

autonomizează, devin autosuficiente și, deci, mai puțin dependente unele de altele? Întrevedem aici *miza reală a conectivității și poate a coerenței.*

## 9.2
## Autonomia în raport cu distanța: de la proximitate la dispersie

Dacă inițial concentrarea în nuclee de interes produce o situație de contiguitate, de regrupare, odată ce intervine distanța—necesară ca urmare a imposibilității coprezenței infinite—va fi necesară și o manieră de surpasare a ei, care, așa cum o demonstrează istoria, va fi găsită în *amplificarea vitezei* de deplasare. Notăm că mărirea vitezei de deplasare nu are numai rolul de a diminua importanța distanței, ea intervine și în justificarea unor distanțări mai mari. Condensată de Lussault în ideea de „puternic vector de structurare a societăților"[217], cu toate că ea nu creează decât un potențial relațional, gestionarea distanței și capitalizarea acestei gestiuni va depinde exclusiv de voința oamenilor—operatorilor—de a interacționa și de a îi da înțeles.

Gausa (2013) consideră că este aparentă o pierdere de coerență a metropolelor, riscurile asociate provenind din două direcții care, la rândul lor, acționează atât spațial—deci asupra locului—, cât și temporal—asupra timpului, iar efectul care decurge, firesc, este o desincronizare a oamenilor și teritoriilor, deci o imposibilitate crescândă de a împărți concomitent același spațiu și timp. Unul dintre efecte este schimbarea de scară, discutată în capitolul 3; cel de-al doilea, atribuit mișcării—din ce în ce mai rapidă și mai diversificată—este *creșterea autonomiei individuale sau colective* în raport cu un anumit loc și, deci, cu spațiul fizic al orașului și *posibilitatea cuprinderii unui teritoriu mai amplu*, a unui oraș amplificat. Tendința aparentă este una de ubicuitate sau de multiapartenență în care acțiunile și interacțiunile nu mai sunt strict dependente de distanță și timp, iar, așa cum opinează Ascher (2001), ele conduc la corodarea progresivă a ideii de comunitate locală; cu toate acestea, „rolul transportului urban a fost decisiv pentru dilatarea teritoriilor și pentru recompunerea lor la o scară amplificată"[218]. Recunoaștem și subliniem o alăturare a părerilor lui L. Ianăși și F. Ascher cu privire la schimbarea de scară și, de fapt, de recompunere.

> *Dezvoltarea hegemonică a rețelelor tehnice și a scărilor de amenajare teritorială tinde să înlocuiască și să condamne punerea în operă a scării constructive de proximitate și de urbanitate, a căror desfășurare contribuia la întemeierea identității și legitimității noastre antropologice (Choay, 2011, p. 191).*

217 Trad. ns. din (Lussault, 2007, p. 57): „Puissant vecteur de structuration des sociétés".
218 Trad. ns. din (Ascher, 2001, p. 20): „La encore, le rôle des transports urbains fut décisive pour rendre possible la dilatation des territoires et leur recomposition à une échelle élargie".



Scanned with OKEN Scanner

# 10 Segregarea multiplă a teritoriului metropolitan

Raportul „Urban Task Force" (2003) acuză o pierdere de coeziune a orașului, dovedită printr-o slăbire a formei urbane și prin pierderea calității mixității și diversității, precum și a granulației fine a orașului, răspunsul contemporan fiind o amplificare în suprafață a zonelor omogene și o izolare crescândă a ariilor de locuit, comerciale etc. în raport cu vecinătățile; rezultatul intuit este o segregare a activităților și a utilizatorilor/oamenilor.

Numeroase rapoarte și studii pun clar în evidență intercondiționarea dintre compacitate (structură) și conectivitate, cuplul compact-difuz fiind în acest sens revelator: nu numai că ele determină un anumit tipic al deplasărilor și al structurii urbane în sine, dar impun zone de non-contiguitate, de fractură a structurii urbane, de apariție a unor zone de tip franjă urbană, bariere structurale etc. Aceste forme literale de fragmentare urbană și goluri rezultate sunt acompaniate și de o fragmentare a imaginii pe care locuitorii, și chiar vizitatorii, și-o formează despre un oraș. Astfel, fragmentarea duce la diferențiere, așa cum caracterizează orașul și Christine Boyer (1994, p. 449) în *The City of Collective Memory*:

> *Un oraș al diferențierii spațiale [...] decalajul se amplifică între terenuri neglijate și locuri revalorizate, între nevoiași pe care piața îi ignoră și cei înstăriți bine pe care îi privilegiază.*

În această indiferență posibilă, dar nu necesară, se construiește urbanitatea metropolitană, înțeleasă ca „un cadru social și fizic care, în timp ce maximizează libertatea individuală, deschide posibilitatea ca vecinii să folosească în comun locuri, fără a împărtăși în același timp și practici sau opinii... o urbanitate care permite anonimatul și care este fondatoare a unei sociabilități extinse, eventual discontinuă și episodică" (Ascher, 1995, p. 151). Rezultatul este un cadru construit, dificil de definit și ale cărui particularități sunt greu de identificat, un mediu pentru care Edward Soja inventează termenul de *exopolis*.

În timp ce proximitatea juca un rol-cheie în oraș (a fi în același timp, în același loc), preluat ca atare și în modelele teoretice ale centralității, imersia tehnologiei ridică întrebări cu privire la coeziunea spațiului fizic al orașului din cauza transformării pe care o induce într-un spațiu presupus isotropic. De asemenea, pentru a putea face față acestei provocări, centralitatea



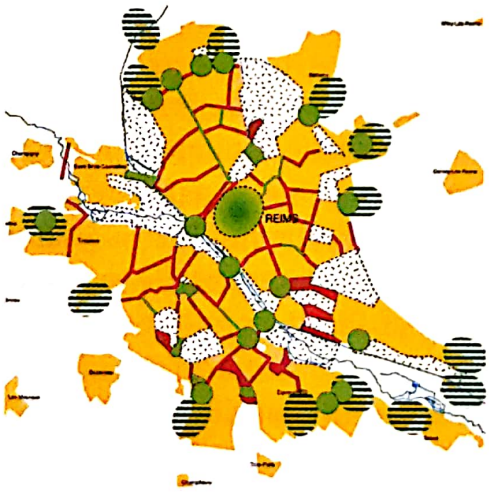
Scanned with OKEN Scanner

trebuie amplificată, ea fiind practic pusă în opoziție cu locuri centrale, anterior îndepărtate. Creșterea spațială a accesibilității a impus deci o difuzie a activităților și oamenilor, conducând totodată și la determinarea unor arii de polarizare în strânsă relație cu puncte privilegiate de accesibilitate. Deși devenit progresiv un mijloc de deplasare accesibil, automobilul este asociat atât cu segregarea socială și etnică, cât și, implicit, cu cea spațială.

Dispersia spațială a ultimelor decade, începând cu exodul masiv de populație din marile metropole în anii '60, și continuat în prezent, provoacă o imagine de tip arhipelag a spațiului metropolitan în care puțini autori întrevăd posibilitățile de reconectare a părților izolate.

Problema scării la care este urmărit teritoriul metropolitan mai ridică o problemă majoră: un decupaj administrativ extrem de complicat; expansiunea orașului către spațiul metropolitan periferic presupune noi separații administrative pe orizontală, dar mai ales pe verticală[219].

Problema din care derivă poate mai multe dintre cele enumerate anterior este separația fizică. Dispersia metropolitană produce spații discontinue și împrăștiate, difuze și de densitate mică, făcând gestiunea lor o problemă dificilă. Separația fizică a fost studiată de Bernardo Secchi, ocazie cu care a promovat și termenul de *oraș poros*, atribuindu-le acestor spații neconstruite rolul de limită de separație între diverse fragmente, limită ce accentuează manifestarea fenomenului de fragmentare; un loc care nu este recognoscibil.



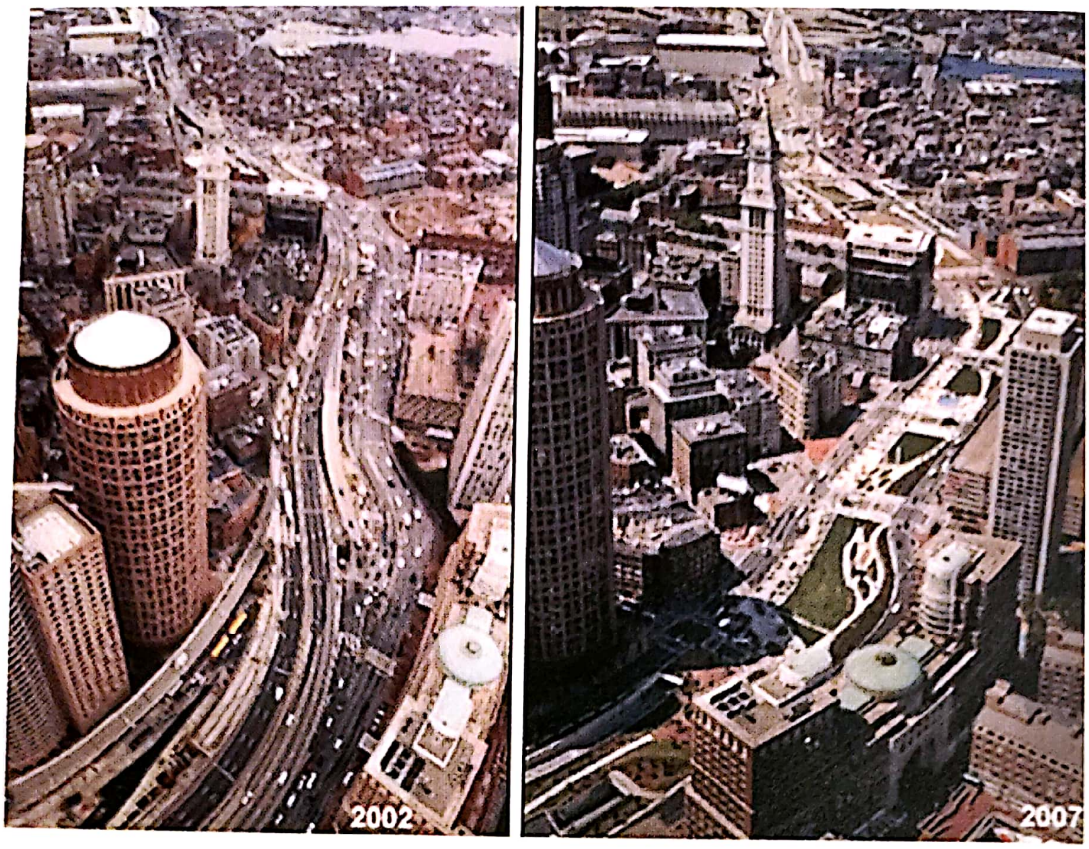

F 37 Reims: zone cu efect de separație_ sursa: *LeBrun* (2003, p.395).

Luând în considerare cazul orașului Reims, Le Brun (2003, p. 395) determină o serie de zone cu efect de separație care contribuie la configurarea unui spațiu urban de ansamblu fragmentat, disociat. De remarcat că în fața acestei realități, deși o parte a infrastructurii joacă chiar rolul de separație, tot ea asigură și depășirea unor bariere precum limite naturale, râpe etc. (v. Figura 37).

219 Grand Lyon-ul planifică dezvoltarea aglomerației metropolitane în condițiile unei suprapuneri administrative a unor unități distincte (arondisment, oraș, aglomerație, regiune, metropolă, departament).



Scanned with OKEN Scanner




a. b.

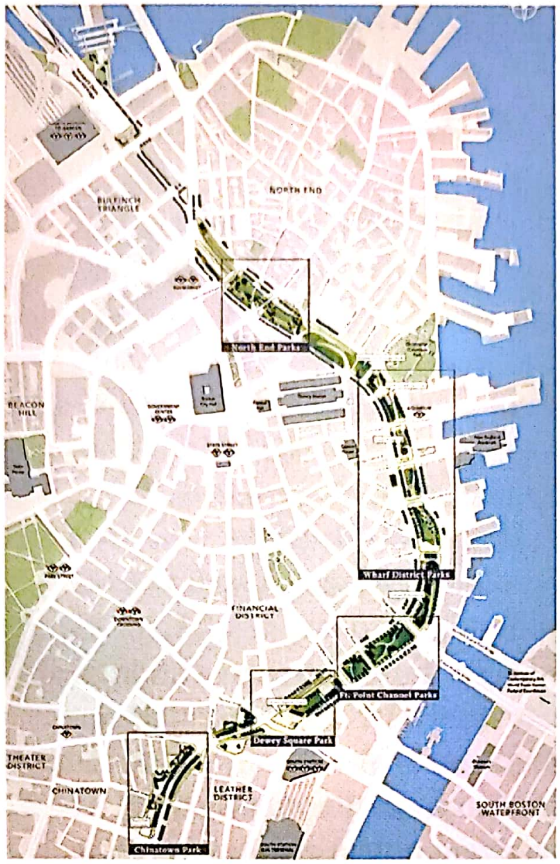
F 38 Central Artery, Boston, de la infrastructură de transport în 2002 la infrastructură verde în 2007 _sursa: http://www.gsd.harvard.edu/pbcote/courses/archive/2010/gsd6447/gmeyer/

Ceea ce puțini autori recunosc însă, cu privire la materializarea modurilor de deplasare, este un fenomen care, simultan cu progresul economic și cu fenomenul de dispersie și reconcentrare, a provocat o serie de fracturi fizice la nivelul orașelor, bulversând centralitatea. Situații bine cunoscute ca *anti-urbanism* susțin pe deplin acest punct de vedere. Cazul Bostonului, unde în 1950, la construirea Central Artery—unul dintre cele mai mari proiecte de infrastructură construit în centrul orașului fără o frică de consecințe, într-un gest totalitarist—, în afară de costurile exorbitante atât financiare, cât și induse, zona centrală a intrat în declin, confruntându-se chiar mai mult ca înainte cu un exod al populației și cu un fenomen de pauperizare a celei rămase. În mod ironic, proiectul miza pe construirea de autostrăzi mai rapide, mai largi pentru a încetini rata de scădere a investițiilor la nivel urban și rata de exod suburban.

În cazul Central Artery din Boston sau al diverselor proiecte majore de infrastructură, caracteristice în general perioadei de după cel de-al Doilea Război Mondial, putem remarca asocierea vitezei și a puterii de control a acesteia cu progresul. Dar efectul, resimțit pe termen lung, este inducerea unor bariere fizice, funcționale etc., care produc fragmentare spațială și segregare. Aceste zone de separație conduc la situații de limitare a ariei de influență a unor centre, costurile pentru reintegrarea lor în circuitul orașului fiind foarte ridicate. The Big Dig, cel mai de anvergură și cel mai costisitor proiect de suprimare a unei autostrăzi urbane din Statele Unite



Scanned with OKEN Scanner




c.

ale Americii, mizând pe reducerea semnificativă a utilizării automobilului, este un proiect care presupune recuperarea spațiului central al orașului prin îngroparea parțială a Arterei Centrale, construită în anii '50, și redarea lui pentru zone pietonale ample care privilegiază și reconectează puncte importante ale centrului orașului (v. Figura 38).

Astfel de inițiative nu sunt străine nici orașelor europene care încearcă să repare în prezent ceea ce în decada '60 – '70, ca urmare a unei politici statale ce a mizat totul pe supremația automobilului, a fost denumit „tout-voiture" și a produs pagube greu recuperabile pentru centrele orașelor: fracturi fizice și funcționale, distrugeri și demolări pentru a face loc infrastructurii de mare capacitate etc. În prezent, proiecte ample încearcă *îmblânzirea* acestor artere, unul din obiective fiind asigurarea unei partajări a spațiului între mai mulți utilizatori: pietoni, bicicliști, transport în comun, autovehicule etc.

Apare în multe intervenții și preferința pentru trasee concentrice ample, reprezentate de infrastructură majoră feroviară sau rutieră, de cele mai multe ori îndepărtată de oraș și care repune în discuție raportarea la centrul propriu-zis al orașului. La o primă vedere ele pot fi agenți de descentralizare, chiar de dispersie urbană. În realitate, generarea și preluarea unor fluxuri pe direcția perimetrală a orașului, deci între centralități periferice, nu fac decât ca, la nivelul global al orașului, conectivitatea să fie mult mai complexă, atestând totodată o anumită soliditate a centrelor secundare. Judecând deci prin prisma ansamblului, avem de-a face cu o serie de relații tari care pot funcționa chiar ca mecanisme de reziliență sistemică.



Scanned with OKEN Scanner

# 11 Conectivitatea și rolul ei în recompunerea centralității intrametropolitane

## 11.1 Mobilitate și structurare spațială

Ca urmare a progresului tehnologic, deși condensarea tradițională pe care o oferă, spre exemplu, centrul orașului este doar aparent atenuată[220], subliniem cel mult o redistribuire a ei la un nivel metropolitan. Luând în considerare însă că nici ideea de condensare în sine nu dispare, ci este chiar încurajată de *diferențiere și omogenizare*, putem admite ca necesar studiul sistemului prin care această coprezență se menține și se reconfigurează. Două căi posibile pentru urmărirea acestui scop sunt, pe de-o parte, înțelegerea mișcării—cea care permite autonomizarea în raport cu distanța—și a produsului său spațial în termeni de ansamblu (oraș), iar pe de altă parte, înțelegerea conectivității care ar permite menținerea în legătură a spațiilor distanțate.

### 11.1.1 Mișcarea și înțelegerea spațiului

În afară de importanța pe care o are în gestionarea distanței, mișcarea are un rol esențial pe care până acum l-am menționat doar fugitiv: *descrierea și, astfel, provocarea unei înțelegeri a spațiului* în care se produce. Mișcarea în raport cu un obiect fix, care în cazul nostru poate fi un obiect de arhitectură, un ansamblu sau chiar un cartier al orașului, permite individului, printr-un exercițiu de raportare, contextualizarea. Extrapolând, *prin intermediul mișcării centrul orașului capătă sens ca loc de adunare, dar mai ales ca centru*, scoțându-i astfel în evidență calitățile superioare în comparație cu restul. El depășește condiția de element static și se transformă într-un punct de convergență, de polarizare, de magnetizare a fluxurilor de oameni, bunuri și informație, în raport cu un context subsidiar, de suport etc.

Levy (Allemand *et al.*, 1996) atribuie mișcării un rol fondator, separând-o de simplul rol de suport al practicilor zilnice; ea este prezentă în ansamblul orașului sub forme complexe, acolo unde intensitatea ei este

220 Centrele orașelor se bucură în prezent de o atractivitate sporită, ca centre turistice, culturale etc.



Scanned with OKEN Scanner

ridicată creează sau transformă locuri. Pentru sociologul francez, *mobilitatea nu constituie un mijloc exterior al coprezenței, ci este totodată unul din locuri* (să le numim dispozitive) în care coprezența se produce. „Observarea mobilităților constă în adoptarea unui punct central de vedere asupra ansamblului autoproducției permanente a orașului asupra sa"[221]. Spre exemplu, plecarea în tren de la gară înseamnă constituirea într-un mod privilegiat a totalității orașului, apăsați de sentimentul că întoarcem spatele orașului care este încă prezent, fiind suficient de aproape de el pentru a-i recunoaște prezența și suficient de îndepărtați pentru a-l globaliza din exterior. Orașul se compune și se recompune în fiecare clipă prin pasul locuitorilor săi (Sansot, 2004, p. 209).

Orașele depind în toate perioadele lor de mobilitate. Mobilitatea structurează, determină, conturează și descrie spațiul orașului. Dar nu numai mobilitatea sau mișcarea în sine sunt importante, ci și felul în care se desfășoară, felul în care permit anumite libertăți în raport cu spațiul.

> *Mobilitatea este calitatea spațiului urban de a permite mișcarea prin componentele sale și capacitatea de a se adapta în anumite condiții la alte cerințe de funcționalitate (Sandu, 2011).*

Astfel, și orașul medieval și cel antic sunt orașe care prezintă din acest punct de vedere o policentralitate fină, descrisă prin continuitatea dată de mișcare, de tipul de mișcare și de tipul modului de deplasare. În timp ce mersul pe jos descrie un spațiu continuu, nonintermitent, policentralitatea este în sine un element coeziv adunat pentru că spațiul interstițial este un spațiu comunicant, deplin, parcurs etc. Alte mijloace de deplasare oferă o experiență lipsită de continuitate, în care intermitența sugerează mai degrabă separarea spațială. Ne întoarcem aici la ideea de spațiu finit și nonfinit, primul permițând o infinitate de trasee, cel de-al doilea impunând limite și constrângeri. Este necesar să subliniem în acest moment înțelegerea pe care mișcarea—prin formele prin care capătă sens—o oferă asupra spațiului și susținem că ea trebuie să fie într-un raport intim de valorizare a spațiului, nu într-unul de separație. Noile forme de mobilitate—autovehicul, tren rapid, metrou—eșuează tocmai în a asigura această continuitate; spre exemplu, transportul în comun marchează punctele de interes, dar neglijează de cele mai multe ori traseul; mașina, un simbol al autonomizării individuale, presupune forme de oprire care nu sunt întotdeauna posibile, impune deci o parcurgere fracturată a spațiului. Marcând un anumit traseu prin puncte de oprire, fără a lua în considerare traseul dintre ele, nu poate conduce decât la o ignorare a importanței perceperii spațiului, mijlocul de deplasare reducându-se astfel la un simplu vehicul care își satisface utilitatea. În acord cu această idee, Jacques Levy subliniază

221 Trad. ns. din Levy (Allemand *et al.*, 1996): „Autrement dit, observer les mobilités consiste à adopter un point de vue, particulièrment central, sur l'ensemble de l'autoproduction permanente de la ville par elle-même".



Scanned with OKEN Scanner

relația strânsă pe care mobilitatea o are cu urbanitatea, înțelegând aici prin mobilitate mai mult decât simpla relație de deplasare între două locuri.

„Mișcarea, ca oricare altă activitate, impune în organizarea spațiului adecvarea acestuia, adaptarea lui", dar, așa cum explică profesorul Sandu într-o referire la Christopher Alexander, această organizare trebuie să se facă într-un raport de reciprocitate între activitate și spațiu. În continuarea acestei idei putem estima că trecerea de la un spațiu urban compact, redus ca amploare, la unul extins și, mai recent, la unul metropolitan, permisă în principiu atât de un grad mai mare de mobilitate, cât și de o gestiune mai bună a distanței ca urmare a sporirii vitezei de deplasare, nu poate să nu solicite noi forme de gestiune a centralității, dar și de înțelegere a ei în termeni de spațialitate. În continuare, ne vom folosi de această idee pentru a încerca să urmărim câteva determinante ale mișcării și formele pe care le ia în raport cu spațiul urban și metropolitan, delimitând de fiecare dată felul în care se articulează centralitatea.

*În paralel, în timp ce doar o parte din mijloacele de deplasare oferă o experiență a spațiului urban prin calitatea traseului—centralitate liniară, ne putem aștepta ca acelea care mizează mai mult pe viteză să privilegieze experiența urbană mizând pe noduri și nu pe traseu—centralitate nodală.*

### 11.1.2
### Moduri de deplasare și tipuri de structurare spațială

În urmă cu cinci decenii, Webber (1996/1964, p. 109) anticipează creșterea libertății de comunicare în raport cu comunitatea locală și efectele ei: forme spațiale din ce în ce mai disparate, mai puțin legate de locul de rezidență sau de muncă, din ce în ce mai puțin caracterizate de unifocalitatea caracteristică vechilor orașe.

Mișcarea, considerată unul din suporturile-cheie ale transformării urbane, deține o legătură strânsă cu talia și cu pragurile la care se agregă orașul: în principiu, formele mobilității, la rândul lor în strânsă legătură cu tipul de infrastructură, dacă nu chiar determinante pentru tipologia și structurarea ei, mențin o interdependență cu diversele tipuri de oraș. Modul, viteza, distanța de deplasare au toate o referință spațială urbană, determinând sau fiind determinate de configurarea spațiului urban.

Ducând la extrem această interdependență între spațiu și mișcare, pusă de data aceasta pe seama tehnologiei și progresului ei, în cartea Skycar City, Winny Maas și Grace La explorează efectul posibil al unei tehnologizări radicale a orașelor. Pornind de fapt de la o premisă fictivă—posibilitatea unui viitor previzibil în care mașinile vor zbura—, autorii, în căutarea posibilei forme urbane asociate acestei viziuni, pun în evidență două aspecte: *dificultatea de a anticipa acest efect asupra structurii spațiale a orașului*, dovedită atât istoric în momentele anterioare majore de dezvoltare tehnologică[222],

222 Autorii se întreabă cine ar fi putut prezice în secolul al XIX-lea un peisaj urban complet dominat de mașini (p. 21).

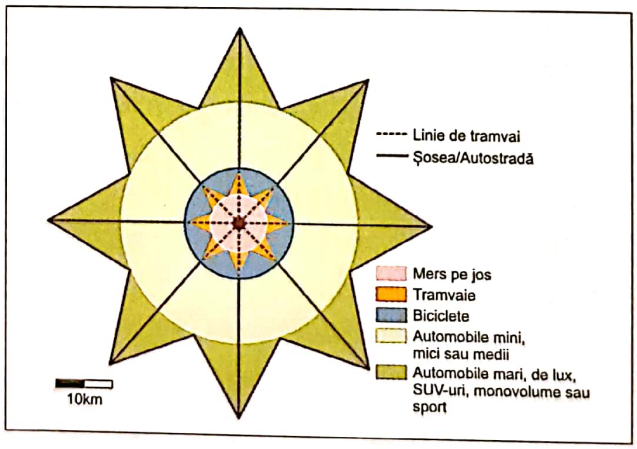


Scanned with OKEN Scanner

cât și prin timpul îndelungat în care o tehnologie este asimilată[223]; *relația spațială strânsă dintre distanța parcursă și forma de mobilitate specifică*, posibilă datorită tehnologiei: orașul Evului Mediu este orașul în care într-o oră mergi pe jos 5 km; în 1950 o oră de mers cu bicicleta acoperă 15 km, în 1980 autovehiculul face posibilă parcurgerea a 100 de km, iar în 2000 disponibilitatea avionului comprimă într-o oră ~500 km.

Totuși, nu putem să nu constatăm o anumită simplificare la care recurg autorii, în sensul în care ea este bazată doar pe o relație matematică. În sprijinul acestei dezavuări este suficient să ne raportăm la spațiul real al orașului care, în comparație cu spațiul geografic, mai amplu, opune o anumită rezistență în funcție de infrastructură, de condiția ei, în funcție de modul în care se creează unele relații între elemente ale orașului etc.[224], am putea spune că impune chiar unele penalități ale autonomiei respective. Ceea ce nu putem însă contrazice este o anumită corespondență între întinderea spațială, fizică a orașului și forma de mobilitate căreia îi sunt asociate o tehnologie și o infrastructură specifice.

Relația menționată mai sus este reprezentată prin diagrama din Figura 39 care redă—într-o manieră de asemenea simplistă—relația spațiu-timp pentru diferite mijloace de deplasare raportate la interval orar de o oră, distanța fiind alterată în funcție de tehnologia de transport, dar afectând la rândul ei forma urbană. Diagrama reia, tot în mod teoretic, o situație lipsită de fricțiune a distanței și o capacitate uniformă a infrastructurii. Un alt lucru important de notat este că realitatea urbană este constituită dintr-o mulțime de puncte generatoare de mobilitate și atunci, practic, această schematizare se aplică, în diferite grade, fiecăruia dintre ele, rezultând, după caz, suprapuneri sau completări.




F 39 Geografia modurilor de deplasare_adaptare după: P. Hugill (1995), *World Trade since 1431*, Baltimore: The Johns Hopkins University Press, p. 213

223 Glaeser (2012) explică pașii necesari pentru implementarea unui nou mijloc de deplasare: adoptarea unui nou mijloc de transport necesită mult timp, de la invenție, la producție în masă, la implementarea infrastructurii dedicate, la modificarea factorilor de localizare, în noua lumină a libertății de mișcare pe care o permite respectivul mijloc de deplasare.

224 Chiar autorii susțin atingerea unei limitări, în termeni de costuri, a infrastructurii de transport actuale (Maas, Grace, 2007, p. 34): „Îndatorarea la nivel național în Statele Unite din cauza inestițiilor necesare pentru întreținerea infrastructurii rutiere este de 119.570.826.000 $".

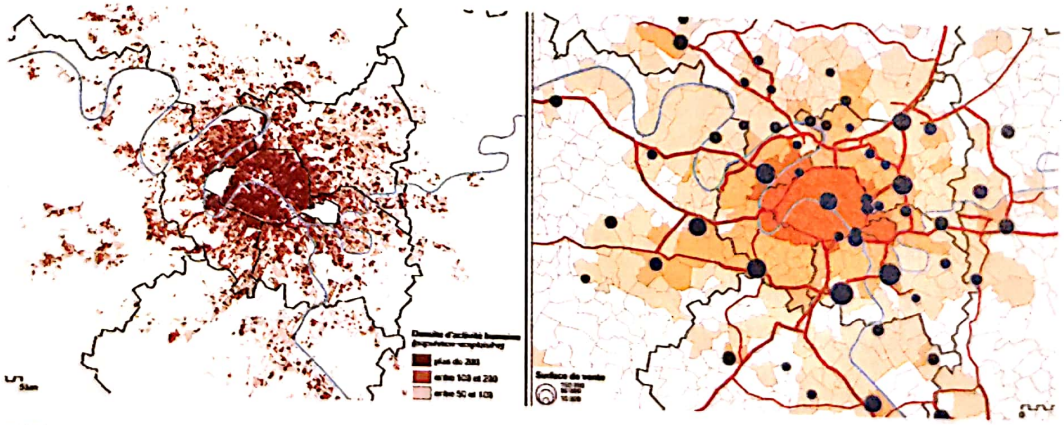


Scanned with OKEN Scanner

Mersul pe jos: prevalența sa istorică ca mod dominant de deplasare oferă poate explicația cea mai bună a compacității orașelor până la Revoluția Industrială, susținând în același timp un nivel ridicat al densității urbane și al concentrării activităților. Importanța mersului pe jos este ridicată pentru că nu are numai rolul unei anumite atitudini ecologice, dar instituie, în raport cu centrul orașului, un mod de înțelegere specific, care este în prezent redescoperit[225].

Pornind de la acest mod de deplasare schema redă spațializarea progresivă în funcție de mijlocul de deplasare și pune în evidență două aspecte: *posibilitatea de creștere în trepte a orașului* susținută de dezvoltarea tehnologică și de accesibilitatea sa și, în al doilea rând, *diferențele de tipar* în modul de spațializare al diferitelor forme de deplasare. Deși schematizat, tramvaiul și autovehiculul de mare viteză rămân strict dependente de o infrastructură radială, reprezentată aici sub forma unor raze care pornesc din centrul orașului către exterior; este subliniată în subsidiar dificultatea de articulare a lor cu restul tramei orașului așa cum este fericit redată în cazul bicicletei, mersului pe jos sau al automobilului, am putea spune că apare o diferențiere de autonomie în sensul multitudinii de posibilități.

Se poate conclude cu privire la infrastructura dedicată sau de mare capacitate faptul că ea susține un mod de deplasare dependent și condiționat de un suport fizic pe care îl putem asuma ca un parcurs impus, decis deci într-un fel centralizat și centralizant. Astfel determinată, lipsa unei libertăți în parcurgerea spațiului orașului se opune de fapt unei autonomizări a individului argumentate de numeroși autori, rezultatul evident fiind privilegierea câtorva locuri sau trasee, la rândul lor rezultat al unui factor decident. Putem deduce de aici că ea este aplicabilă doar în anumite condiții, doar pentru anumite moduri de deplasare.



F 40 Paris, centralitățile comerciale manifestă o oarecare discrepanță în raport cu repartizarea populației, preferând o bună poziționare în raport cu punctele de acces de pe autostrăzi_sursa: l'IAURIF. 2007.

Deși, atunci când mijlocul de deplasare permite o viteză superioară, autonomia în raport cu un anumit punct crește, în realitate, eficiența unui traseu este profund marcată de o serie de factori penalizanți sau motori ai

225 Numeroase proiecte de pietonizare a zonelor centrale ale orașelor confirmă o privilegiere a acestui mod de deplasare în zonele dense cu atractivitate mare.



Scanned with OKEN Scanner

deplasării care intervin la diferite niveluri. Astfel, putem aprecia că simpla izolare a caracteristicilor proprii fiecărui mod de deplasare nu este suficientă pentru a determina autonomia sa, isocronele variind în funcție de context.

Prin legarea într-un mod sintetic a tehnologiei de transport cu forma urbană produsă și estimând de fapt autonomia făcută posibilă datorită sporirii vitezei de deplasare, posibilitățile de reprezentare a formei urbane se reduc la:

(1) *Orașul pedestru tradițional* estimat la o rază de maximum 5 km, cu o densitate umană și a activităților foarte crescută, dar mai ales cu o mixitate mare. Absența transportului în masă sprijină puternica aglomerare a funcțiunilor, impusă de asemenea și de constrângerile defensive, acest lucru conducând la concentrarea activităților într-un nucleu principal, bine relaționat cu ariile rezidențiale.

(2) *Orașul Radial* (Transit City): caracteristic transportului în comun de început de secol XX, orașul astfel descris are o rază de cca. 30 km, urbanizarea fiind privilegiată de traseele respective. Forma astfel determinată este în principiu tentaculară, privilegiind transportul în comun. Transportul în comun a influențat radical accesibilitatea și decongestia urbană și a determinat crearea de coridoare de tranzit. În subsidiar, este indus un dublu fenomen de polarizare: o specializare accentuată a zonei centrale, concomitent cu o polarizare axială a numeroase activități în legătură cu coridoarele de transport, care depășesc limitele anterioare ale orașului, un efect la fel de vizibil fiind o relativă stratificare socială a orașului. Extinderea radială sau uneori lineară a ameliorat indiscutabil accesibilitatea, în același timp afectată de o creștere a suprafeței orașului în sine—deci un raport evident de interdependență—și a prefigurat o serie de premise pentru policentralitate.

(3) *Orașul dependent de automobil*[226]: relativizând încă o dată autonomia de deplasare în raport cu spațiul fizic al orașului, folosirea automobilului permite o nouă întindere a urbanului cu o rază de până la 40 km, însoțită fidel de zone cu densitate scăzută care construiesc un cerc vicios al dependenței de autovehicul. Fără a fi de acord cu posibilitatea unei situații isotropice, putem agrea transformarea în această etapă a tipului de raportare la spațiul orașului, în mod paradoxal mai apropiată de prima etapă decât de a doua: o definire dominantă a modului de deplasare care definește suprafețe, nu linii.

(4) *Orașul autostrăzilor*: situație particulară a Americii de Nord, identificată de Jean-Paul Rodrigue[227] (2013/2006). Impusă de creșterea mobilității individuale și având efecte majore în descentralizarea unor activități, era autostrăzilor este un declanșator al apariției subcentrelor periferice în relație cu nodurile de accesibilitate[228]. Jean-Paul Rodrigue susține diferențierea

226 Automobile Dependent City.

227 Specializat în geografia transporturilor la Montréal, Jean-Paul Rodrigue este profesor la Hofstra University Hempstead, New York și autorul manualului ajuns la a treia ediție: *The Geography of Transport Systems*.

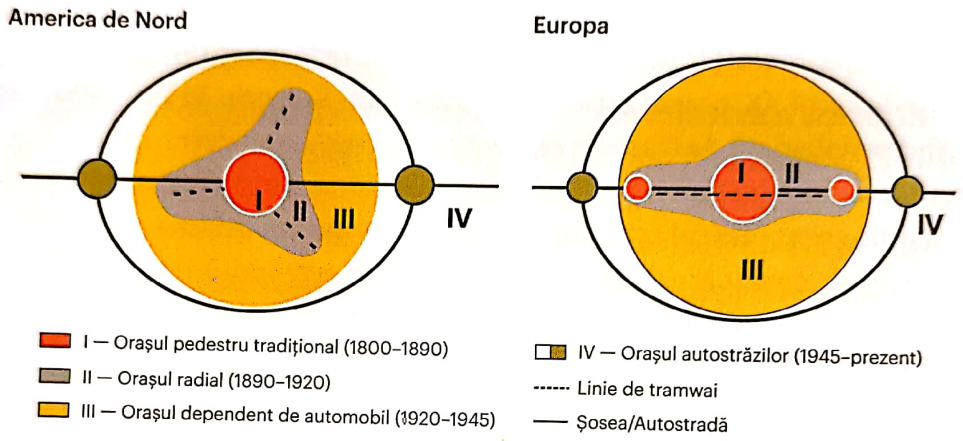
228 Am explicat în acest sens modelul orașelor-margine (Edge Cities) descrise de Philippe Garreau.



Scanned with OKEN Scanner

de formă și de funcționare între orașul european și cel american prin atitudinea diferită în raport cu preferința mijloacelor de deplasare care conduce, de fapt, la o structură a centralităților total diferită între cele două tipuri de orașe. Așa cum susține și Rodrigue (2013/2006), atunci când face apel comparativ la orașele americane și europene (v. Figura 41), factorii istorici și geografici pot fi determinanți chiar dacă asupra lor acționează impactul tehnologic.

Anexa 2 arată felul în care, pornind de la modul de deplasare, căruia îi sunt caracteristici unii parametri ai deplasării, se ajunge la o structurare a spațiului în funcție de centralitate, de impactul morfologic, dar și în funcție de prețul terenului—relevante pentru configurarea centralității (v. Capitolul 5.2.).




F 41 Comparația structurii urbane în funcție de sistemele de transport_ adaptare după: Muller, P.O. (1995) „Transportation and Urban Form: Stages in the Spatial Evolution of the American Metropolis", în S. Hanson (ed.) The Geography of Urban Transportation, 2nd Edition, New York: Guilford, p. 29.

Este evident că cele patru tipuri de orașe, cu unele variațiuni, coexistă în fiecare dintre orașe și sub acest aspect este important, pe de-o parte, să înțelegem unde se manifestă predilect fiecare din aceste moduri de deplasare, iar pe de altă parte, ne interesează eficiența. Pont (2009) demonstrează relativitatea modurilor de deplasare în raport cu densitatea: o jumătate de oră de mers pe jos, cu bicicleta sau cu mașina echivalează cu o suprafață de 20, 175 respectiv 700 kmp. La densități la sol egale, în mod matematic, mașina ar multiplica de 35 de ori acoperirea mersului pe jos și de patru ori pe cea a bicicletei. În realitate, luând în considerare densitatea totală, eficiența mașinii este redusă la doi față de mersul pe jos.

În al doilea rând, spațiul metropolitan este un compus eterogen în care (v. Anexa 3 și Anexa 6) dispersia este mai accentuată pe măsura îndepărtării de centru, ceea ce înseamnă un amestec la fel de gradat între mijloacele de transport pe măsura depărtării de centru, spațiul perimetral fiind mereu cel *colonizat*, în timp, de orașul centru, oferă posibilități cu mult mai reduse de implementare a unui sistem de transport în comun, fiind dependent de o serie de puncte nodale care pot prelua mai multe direcții, or aceste puncte nodale sunt cele care dețin șansa unei aprecieri de centralitate. Organizarea concentrică, în funcție de benzile de densitate, încurajează



Scanned with OKEN Scanner

nodurile de transport în comun și scăderea progresivă a densității umane și construite în ariile mai slab conectate, aici fiind vorba mai degrabă de un cerc vicios decât de o intenționalitate. Efectul dispunerii compacte este stabilirea limitei urbane, limitarea *sprawlului* urban și reducerea utilizării autovehiculului"[229]. Observăm în consecință nu numai conectarea dintre compacitate, o anumită radialitate, și justificarea diferitelor tipare de deplasare, dar și un element în plus, mult mai interesant; compacitatea devine un sistem de acțiune pentru menținerea coeziunii. Îi este asumat un rol de *stabilire, de combatare*, deci un rol în oarecare măsură ordonator; transcende astfel calitatea simplă de model, devenind un agent.

În concluzie, modurile de deplasare pun în evidență atât o structurare spațială, în funcție de scară, tipologia deplasărilor ș.a.m.d., cât și o arie potențială de influență a centralităților intrametropolitane care, în funcție de eficiența unuia sau mai multor mijloace de deplasare pe care le admit, pot determina o geografie complexă a polarizării. Acolo unde o bună deservire cu un anumit mijloc de transport este și bine racordată, iar centralitatea joacă un rol important—de exemplu releu—, în sistem pot apărea polarizări cumulative, extrem de importante pentru teritoriul metropolitan.

În plus, creșterea orașelor precede dezvoltarea tehnologică, meritul celei din urmă fiind transformarea metropolelor într-un fenomen universal numai atunci când „mijloacele tehnice de congestie devin adecvate" (Mumford, 1989/1961, p. 544).

## 11.2
## Interconectarea modurilor de deplasare: determinări în planul centralității

### 11.2.1
### Nodalitatea: proprietate structurală, suport pentru centralitate

Discuția despre nodalitate poate fi extrem de amplă din cauza înțelesului multiplu pe care îl are termenul în sine, motiv pentru care vom încerca să sustragem doar elementele de interes pentru înțelegerea centralității. Deși termenul se referă la o proprietate structurală și nicidecum nu poate fi asimilat termenului centru—poate doar parțial—, nodalitatea, așa cum o înțelegem în această lucrare, relevă ideea de punct de legătură. Este relevant să notăm înainte de toate că dacă nodalitatea se conjugă la mai multe scări, așa cum o face și centralitatea, ea este gândită într-o logică pur sistemică în care articularea scărilor respective nu este o întâmplare, ci o realitate, în care subordonările și complementaritățile între noduri—deși sunt rezultatul unor calcule laborioase și, din cauza dinamicii accentuate a urbanizării și schimbărilor în tiparele de mobilitate, uneori depășite—sunt duse până în sfera operaționalului, ceea ce se poate spune doar în mică măsură despre centralități.

229 Trad. ns. din (Urban Task Force, 2003, p. 54): „The effect of the compact city layout is to establish a clear urban boundary, contain urban sprawl and reduce car use".



Scanned with OKEN Scanner

Din punctul de vedere al *legăturii*, un nod se poate constitui în trei morfologii majore: bifurcațiile sunt noduri cu trei ramuri din care rezultă o structură arborescentă; intersecțiile sunt noduri cu patru brațe în care repetiția conduce la o rețea amplă cadrilată pe care o regăsim în planuri binecunoscute în grilă; intersecțiile cu mai multe brațe impun o spațializare de cele mai multe ori stelată.

Nodurile pot fi analizate din mai multe puncte de vedere, în scopul determinării importanței lor într-un sistem: măsurarea raportului de forțe între brațe poate ajuta la determinarea unei stări a nivelului de echilibru; măsurarea origine-destinație a deplasărilor poate evidenția raportul între ieșiri și intrări și deci stabili importanța ca receptor sau emițător; măsurarea importanței sistemice ajută la evidențierea nivelului de rafinament al nodului.

Bavoux (2005) identifică șase tipuri de funcții ale unui nod, subliniind faptul că unele dintre ele pot deține chiar până la patru din funcțiile respective:

F1 Funcția de conexiune: atestă calitatea de interfață pe care o poate deține un nod, în care el intervine pentru articularea mai multor tipuri de relații și care poate fi de forma unei intermedieri sau intrare-ieșire etc.

F2 Funcția de repaus: care era traductibilă mot-à-mot ca funcție de adăpost: orice nod, din moment ce permite conexiune la altă rețea, trebuie să permită și așteptarea, schimbarea de stare.

F3 Funcția de releu: poate fi înțeleasă sub forma unui rol de distribuție pe care îl deține nodul respectiv, fie ca urmare a unor considerente tehnice care țin de control al rețelei sau pur și simplu de o capacitate pe care alte noduri nu o posedă.

F4 Funcția de ruptură de sarcină: presupune articularea între rețele egale, dar de amploare—monomodalitate—presupunând o tranziție mai importantă[230] între rețele. „Trenurile realizează acest prodigiu: sunt o contrapondere a orașului și astfel îi pun în evidență imensitatea. Penetrează gara [...], fac orașul să reculeze"[231]. Sansot insistă asupra unei autenticități originale a gării, în sensul de univers în sine, dat de ruptura pe care venirea sau plecarea cu trenul o produc; un fel de separare care, spre exemplu, nu se regăsește la parcurgerea în autovehicul unde progresia lentă a pierderii consistenței urbane nu permite înțelegerea orașului, nici ca întreg, nici ca părți.

F5 Funcția de schimbare de mod: secvență extrem de banală în funcționarea transportului, mergând de la cazul pietonului care se urcă într-un mijloc de transport în comun până la operații complexe de transfer petrolier între diferite căi de rulare.

230 Una din provocările majore în reconfigurarea polilor de schimb o constituie înlesnirea tranziției între mijloace de deplasare de scări diferite; datorată în principiu unei gândiri inițiale sectoriale, integrarea ulterioară a mijloacelor de deplasare s-a făcut într-o formulă greoaie, puțin lizibilă și care cauza disconfort psihic (Menrault, 2006).

231 Trad. ns. din (Sansot, p. 127): „Les trains réalisent ce prodige: faire contrepoids à la ville, et ainsi en mieux faire ressortir l'immensité. Ils pénétraient dans la gare [...] faire reculer la ville".



Scanned with OKEN Scanner

Din punctul de vedere al *legăturii*, un nod se poate constitui în trei morfologii majore: bifurcațiile sunt noduri cu trei ramuri din care rezultă o structură arborescentă; intersecțiile sunt noduri cu patru brațe în care repetiția conduce la o rețea amplă cadrilată pe care o regăsim în planuri binecunoscute în grilă; intersecțiile cu mai multe brațe impun o spațializare de cele mai multe ori stelată.

Nodurile pot fi analizate din mai multe puncte de vedere, în scopul determinării importanței lor într-un sistem: măsurarea raportului de forțe între brațe poate ajuta la determinarea unei stări a nivelului de echilibru; măsurarea origine-destinație a deplasărilor poate evidenția raportul între ieșiri și intrări și deci stabili importanța ca receptor sau emițător; măsurarea importanței sistemice ajută la evidențierea nivelului de rafinament al nodului.

Bavoux (2005) identifică șase tipuri de funcții ale unui nod, subliniind faptul că unele dintre ele pot deține chiar până la patru din funcțiile respective:

F1 Funcția de conexiune: atestă calitatea de interfață pe care o poate deține un nod, în care el intervine pentru articularea mai multor tipuri de relații și care poate fi de forma unei intermedieri sau intrare-ieșire etc.

F2 Funcția de repaus: care era traductibilă mot-à-mot ca funcție de adăpost: orice nod, din moment ce permite conexiune la altă rețea, trebuie să permită și așteptarea, schimbarea de stare.

F3 Funcția de releu: poate fi înțeleasă sub forma unui rol de distribuție pe care îl deține nodul respectiv, fie ca urmare a unor considerente tehnice care țin de control al rețelei sau pur și simplu de o capacitate pe care alte noduri nu o posedă.

F4 Funcția de ruptură de sarcină: presupune articularea între rețele egale, dar de amploare—monomodalitate—presupunând o tranziție mai importantă[230] între rețele. „Trenurile realizează acest prodigiu: sunt o contrapondere a orașului și astfel îi pun în evidență imensitatea. Penetrează gara [...], fac orașul să reculeze"[231]. Sansot insistă asupra unei autenticități originale a gării, în sensul de univers în sine, dat de ruptura pe care venirea sau plecarea cu trenul o produc; un fel de separare care, spre exemplu, nu se regăsește la parcurgerea în autovehicul unde progresia lentă a pierderii consistenței urbane nu permite înțelegerea orașului, nici ca întreg, nici ca părți.

F5 Funcția de schimbare de mod: secvență extrem de banală în funcționarea transportului, mergând de la cazul pietonului care se urcă într-un mijloc de transport în comun până la operații complexe de transfer petrolier între diferite căi de rulare.

230 Una din provocările majore în reconfigurarea polilor de schimb o constituie înlesnirea tranziției între mijloace de deplasare de scări diferite; datorată în principiu unei gândiri inițiale sectoriale, integrarea ulterioară a mijloacelor de deplasare s-a făcut într-o formulă greoaie, puțin lizibilă și care cauza disconfort psihic (Menrault, 2006).

231 Trad. ns. din (Sansot, p. 127): „Les trains réalisent ce prodige: faire contrepoids à la ville, et ainsi en mieux faire ressortir l'immensité. Ils pénétraient dans la gare [...] faire reculer la ville".



Scanned with OKEN Scanner

F6 Funcția de schimbare de scară spațio-funcțională: este poate funcția cea mai importantă a unui nod, pentru că se bazează pe principiul conectării unor moduri de transport între care ariile de acoperire diferă esențial—spre exemplu aeroport și autobuz. Bavoux arată prin exemplul gării care, în timp ce asigură conectarea spre exemplu a metroului, trenurilor regionale sau suburbane și a celor naționale sau internaționale, pune în relație în mod eficient multiple arii de circulație intraurbane, periurbane, interurbane etc. Cazuistica franceză atestă o experiență a imaginii polilor de schimb considerată în general negativă, în principal din cauza rupturii de sarcină cu toate că, recent, această experiență este mult ameliorată grație amenajării care ia în considerare o accesibilitate demultiplicată, experiență explicată și susținută prin nevoia crescândă de ierarhizare a rețelelor, de implementare de noi gări TGV în orașele secundare etc.

Nodogeneza, așa cum numește Bavoux (2005) procesul de apariție a unui nod, poate avea loc în două situații: într-o condiție de lipsă, și atunci nodul apare ca soluție; într-o condiție de existență a unui potențial intuit pe care îl valorifică.

În privința importanței pe care o constituie pentru centralitate, distingem mai multe calități ale conceptului de nodalitate:

(a) în funcție de tipologie, trama stradală majoră a orașelor indică o nodalitate multiplă—am putea să o numim multinodalitate—variind de la trame rectangulare, la trame organice, la trame geometrice, create pe principii de convergență[232], de axialitate etc. Este interesant în acest sens Bucureștiul care, în noduri de circulație precum Piața Victoriei sau Piața Unirii, nu reușește să valorifice decât parțial această condiție de nodalitate. Deși ea constituie o premisă pentru o centralitate multiplă, prevalența factorului de circulație și a determinărilor sale în plan spațial nu permit decât o centralitate parțială a celor două piețe considerate mai mult de circulație. În schimb, Piața 21 decembrie 1989, deși spațiul afectat circulațiilor este preponderent, are aparent un nivel crescut al centralității, susținut de configurarea spațială și de diversitatea funcțională. Ce este pregnant în raport cu nodalitatea este mișcarea de tranzit care se creează la suprafață în Piața Victoriei și care este o centralitate aparentă;

(b) situarea unui nod într-o situație privilegiată în cadrul unei rețele se manifestă uneori și în asocierea sa cu o densitate crescută a fondului construit în zona înconjurătoare sau poate constitui un factor de atracție pentru amplasarea unor activități în jur. Putem lua drept exemplu din nou Piața Victoriei din București unde prezența mai multor linii de metrou este un motiv de localizare pentru companii de prestigiu, atrase totodată și de vizibilitatea pe care o oferă locația în sine;

(c) gradul de nodalitate, precum și diversele niveluri de articulare între scări diferite ale mijloacelor de deplasare într-o structură pun în

232 Orașul Milano are țesătură unică din acest punct de vedere: multiplele noduri în care se adună străzi majore creează o țesătură multinodală care privilegiază în acest fel puncte focale ale orașului. Este adevărat că nu toate sunt la fel de importante și, în consecință, nu toate sunt valorificate în mod egal. Piața Firenze și piața Cairoli Casello manifestă puteri de atracție diferite și o calitate compozițională diferită.



Scanned with OKEN Scanner

evidență ierarhia nodurilor în structura respectivă și susțin o anumită ierarhie a centralităților în oraș, în special în privința centralității potențiale sau, după caz, reale; un exemplu bucureștean îl constituie comparația între Gara de Est și Gara de Nord din București, unde deși avem și gări și transport în comun, din cauza performanței funcționale a fiecăreia, potențialul de centralitate este radical diferit.

În concluzie, nodalitatea poate juca un rol important atât ca premisă, cât și ca indicator pentru centralitate, în special acolo unde are un grad ridicat de intermodalitate. De altfel, bazându-ne pe conjectură, putem distinge diferențe radicale de nodalitate a tramei stradale între spațiile metropolitane periferice și cele centrale (v. Anexa 4 și Anexa 7), precum și între zonele de nodalitate intraurbană între ele. Este evident că analizarea lor trebuie să fie însă una specifică chiar dacă în foarte multe cazuri nodalitatea este un dat și este luată în considerare atât ca spațiu de circulație, cât și ca asociere cel puțin compozițională.

Putem discuta însă de nodalitate și la o scară mai mică; am comentat succint în capitolul al doilea faptul că una din condițiile diversității este gradul mare de reticularitate al tramei stradale; ceea ce vrem să subliniem este rolul nodalității pentru centrul orașului, în special în orașele cu trama organică. Spațiile neconstruite de tip piață sau spațiu public, care se creează ca urmare a intersecției surprinzătoare de străzi, devin în timp spații de polarizare.

Deși poate fi o precondiție esențială, considerăm că nodalitatea nu este însă suficientă pentru a genera o centralitate; ca argument putem considera două noduri de circulație situate la o distanță de mers pe jos unul față de celălalt, dar absența unor elemente de atracție nu va genera un parcurs pietonal între ele, rămânând atractive doar pentru autovehicule.

### 11.2.2 Intermodalitatea

*Spațiul orașului, ca palimpsest*[233] *al vârstelor urbane, este un oraș în același timp comparabil și mereu diferit.*

Ca rezultat al expunerii de mai sus, cu privire la modurile de deplasare și a importanței nodalității, precum și pe baza experienței cotidiene, admitem că, în timp ce există anumite spații geografice care prezintă o preferențiere clară a unui anumit mod de deplasare, realitatea spațială a orașelor, forma urbană și modul lor de funcționare evidențiază *simultaneitatea* a nenumărate moduri de deplasare urbană, care, suplimentar, prezintă moduri din ce în ce mai complexe de *interconectare*. Considerând *coexistența* lor un dat și forma complexă a orașului ca un rezultat al acestei imbricări, nu se mai pune problema studierii tipului de formă urbană implicat de un anume mod de deplasare decât în măsura în care ne interesează eficiența sa

233 Chiar dacă succesiunea temporală a vârstelor orașului este ușor înțeleasă, ele sunt în prezent imbricate într-o realitate simultan determinată chiar dacă în aparență mereu diferită.



Scanned with OKEN Scanner

relativă; aspectul care devine relevant în această lumină este conectarea/interconectarea, modul de articulare a diferitelor feluri de deplasare și al articulării lor cu orașul. Conectivitatea nu se dovedește în acest sens o necesitate, ci chiar o condiție atât pentru funcționarea mișcării în oraș, cât și pentru susținerea centralității.

Deși proximitatea fizică, per se fondatoare, nu dispare, ea are din ce în ce mai mult nevoie de o formă în care rolul contiguității spațiale este redus. Reducția acestui rol impune deci o formă în care distanța capătă o importanță crescută, consecința imediată fiind rolul covârșitor al gestionării distanței într-o manieră care să nu excludă total proximitatea. Având în vedere că teritoriul metropolitan este din ce în ce mai amplu și caracterizat atât de o dispersie foarte mare, cât și de un grad mare de mobilitate al indivizilor, nodurile de interconexiune devin esențiale.

Pe măsura creșterii nevoii de interconectivitate între mijloacele de deplasare, nodurile care sunt subiectul acestei restructurări de *interconectivități/intermodalitate* sunt cele vor fi înzestrate cu o centralitate importantă. Ele nu capătă doar un rol de articulare, să îi spunem orizontală—între mijloace de deplasare de același nivel—, ci și între scări diferite. Din acest punct de vedere, luând în considerare creșterea amprentei teritoriale a metropolelor, putem aprecia un rol covârșitor al gărilor care corelează diferite scări de accesibilitate cu diferite ritmuri de deplasare și, în plus, cu diferite alte servicii asociate. Viziunea unidirecțională a proiectelor de infrastructură în primele lor generații, atât în privința proiectelor de cale ferată, cât și a celor de autostrăzi cu rezultate separate de contextul lor, a fost corectată prin accentuarea importanței interconexiunii, a intermodalității și pe „multiplicarea terenului urban în straturi interconectate", considerate mai potrivite noilor ierarhii generate de tehnologia de transport emergentă (Busquets *et al.*, 2006, p. 65).

### 11.2.3
### Poli de transfer/noduri intermodale

Posibilitatea de stratificare necesită însă un grad mare de permisivitate a locului respectiv sau solicită, în orice caz, o amploare a operațiunii care trebuie cuplată și cu ierarhia locului respectiv în sistemul de transport. Astfel, polii de transfer devin puncte-cheie ale sistemului de transport.

Noțiunea de pol este înțeleasă într-un trident de dimensiuni: în primul rând, ca nod privilegiat al unei rețele; în al doilea rând, ca un pol care organizează spațiul urban; în a treia accepție, ca loc de activitate—în speță comercială. Tripla filiație a termenului *pol*, expusă și de CERTU, provenind din rădăcinile din limba greacă ale termenului și prin filiații conexe—*polos/polein; polis; polein,* îi atribuie termenului o triplă semnificație; centru în jurul căruia se organizează circulațiile; relaționare cu cité-ul; loc de comerț.

Polul intră într-o dublă logică: se supune unei logici de proximitate în care joacă rolul de punct de intrare/ieșire înspre sau dinspre un spațiu urban continuu, dar polii de schimb intră și într-o logică de conexiune în care devin un element punctual al orașului, accesibil dinspre alte puncte,



Scanned with OKEN Scanner

alte așezări, alte părți ale țării etc. Plasarea sa ca interfață între diferite niveluri de polarizare, între diferite niveluri scalare îi atribuie funcția de pivot cu vocație multiplă.

În structurile urbane definite prin extensia și articularea diverselor rețele tehnice și sociale, centrul a devenit mult mai dificil de clasificat și chiar de recunoscut. În analiza unei rețele există numeroase moduri de măsurare a centralității. Centralitatea unui nod (pol) într-o rețea se referă la importanța sa structurală într-un sistem. Un pol central are influență mai mare asupra altor poli în același fel în care un nod cu mai multe conexiuni poate fi mai important, aceasta asigurându-i un prag funcțional cu un acces mai bun la rețea. Influența sa poate fi împărtășită și de alți poli puternici și, în timp, se pot produce inversări.

> *În contextul prezent al dezvoltării aglomerațiilor urbane, transportul public este un element esențial al organizării spațiale și urbane. De aceea polii de schimb, puncte singulare ale spațiului geografic, formează dispozitive care prin inserția lor în țesutul urban, prin potențialul pe care îl evocă, prin virtualitățile de comutatori sociali marchează spațiul și pot participa la recunoașterea și la orientarea eterogenității sale constitutive*[234].

### 11.2.4
### Centralități în relație cu intermodalitatea

> *În măsura în care interaccesibilitatea între realități spațiale constitutive ale unui oraș este o condiție de existență a orașului însuși, mobilitatea constituie o tehnică incontestabilă de urbanogeneză și nu o proteză externă pentru practicile urbane cele mai fundamentale, adică ceea ce face dintr-un oraș un oraș, urbanitatea sa*[235].

Reluăm o idee punctată deja în capitolul al doilea, cu referire la funcția de transport a orașelor; nodurile de circulație devin din ce în ce mai mult centralități *per se*; ca urmare a unor proiecte de eficientizare și din dorința de a deveni profitabile, nodurile intermodale, gările, autogările caută soluții pentru a-și asocia funcțiuni comerciale, servicii și, mai recent,

234 Trad. ns. din (Menerault, 2006): „Dans le contexte actuel de développement des agglomérations, les réseaux de transport public sont un élément essentiel de l'organisation spatiale et sociale. C'est pourquoi les pôles d'échanges, points s inguliers de l'espace géographique, forment des dispositifs qui, par leur insertion dans le tissu urbain, par le potentiel d'accessibilité qu'ils recèlent, par leurs virtualités de «commutateurs sociaux», marquent cet espace et peuvent participer à la reconnaissance et à l'orientation de son hétérogénéité constitutive".

235 Trad. ns. din (Levy, 1999): „Dans la mesure ou l'interaccessibilité entre les réalités spatiales constitutives d'une ville est une condition d'existence de la ville elle-même, la mobilité constitue aussi une technique incontestable d'urbanogenèse et non une prothèse externe aux pratiques urbaines les plus fondamentales, c'est-à-dire à ce qui fait d'une ville une ville, à son urbanité.



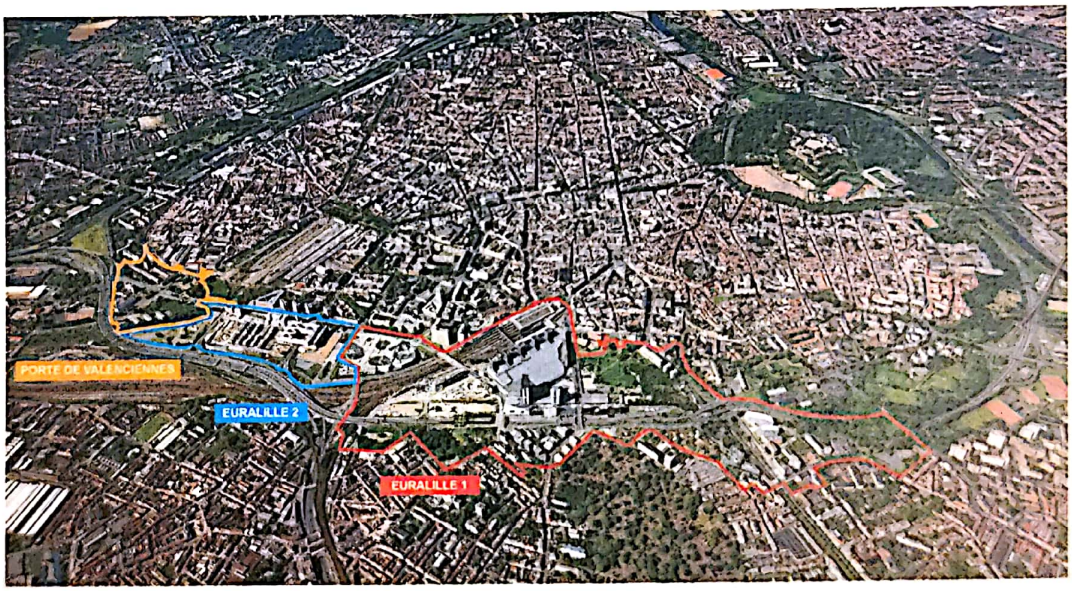
Scanned with OKEN Scanner

loisir și entertainment sub forma proiectelor sau evenimentelor culturale asociate.

În cazul zonelor centrale ale orașelor, polii de schimb variază între *catalizatori* pentru proiecte de regenerare urbană cu intervenții marcante asupra morfologiei urbane și situații mai puțin apreciate de utilizatori, în sensul unor carențe de lizibilitate, de funcționalitate etc.

Mai mult decât atât, așa cum este evident spre exemplu în cazul Arnhem Central Station (Arnhem)[236], Euralille (Lille), St. Pancras (Londra), Frankfurt sau München[237], Gare d'Austerlitz (Paris) etc., autoritățile și companiile de transport au înțeles necesitatea asocierii mai intime a proiectelor de infrastructură cu operațiuni de restructurare sau regenerare urbană și cu o multiplicitate de funcțiuni, transformând astfel nodurile de circulație, din ce în ce mai mult, în centralități complexe care, prin capitalizarea poziției și nodalității inerente, sunt prevăzute pentru a remodela țesutul urban înconjurător. Proiectele sunt însă costisitoare și presupun o integrare complexă a multipli actori, cauzând de multe ori nemulțumirea rezidenților sau a utilizatorilor.

Redăm în continuare, succint, cazul gării și proiectului Euralille, o operațiune de proporții uriașe, situată lângă centrul orașului




F 42 Zonele de dezvoltare Euralille 1, 2 și Porte de Valenciennes, vedere de ansamblu_ sursa: www.saem-euralille.fr

*La Euralille, orașul nou sintetic făcea și nu făcea parte din orașul vechi. Ca reacție, noi ne-am propus să creăm o ambianță centrală hipermodernă în zona de tangență cu centrul istoric. În loc să copiem centrul vechi, am adăugat o fâșie de modernitate în jurul centrului istoric. Între aceste două limbaje formale contrastante, am propus*

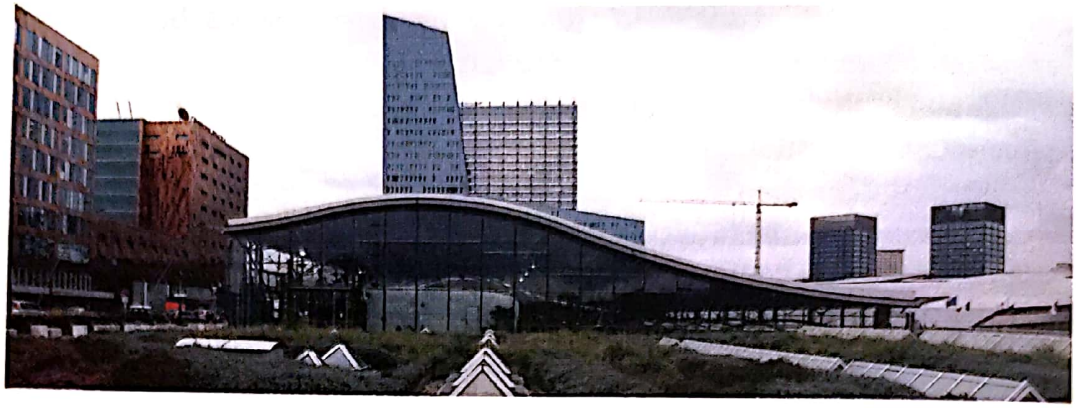
236 Operațiunea se afirmă ca o „nouă și dinamică inimă a unui centru în creștere" în care transportul este strâns legat de locurile de muncă și de locuire, programând peste 70.000 mp birouri, 10.000 mp comerț și 150 apartamente.

237 Îngroparea gării este declanșatorul unei operațiuni ample care cuprinde un parc metropolitan lung de 3 km, împreună cu 1,85 milioane mp de birouri și locuințe.



Scanned with OKEN Scanner

*multiple conexiuni (prin mobilitate sau prin activități). Această articulare organizată în jurul infrastructurii dintre orașul vechi și orașul nou a devenit cheia proiectului (OMA).*



F 43 Eurallile_sursa: Societe d'Economie Mixte Lille

Gara TGV a constituit motorul care a impulsionat revitalizarea centrului orașului. Între gara nouă Lille-Europe și gara veche Lille-Flandres, conectate prin liniile de cale ferată, s-a creat un puternic ax de dezvoltare care leagă centrul vechi de centrul nou—Euralille. Această dezvoltare s-a concretizat prin revitalizarea traseelor comerciale dintre gări, proces încurajat de transformarea în pietonale a unor străzi precum Rue de Bethune. Grand Place a fost transformată dintr-o parcare într-o piață urbană atrăgătoare. Clădirile de patrimoniu au fost reabilitate și puse în valoare (Palais des Beaux Arts).

În Figura 44 poate fi urmărit modul în care, pornind inițial de la logica unei deserviri fine a teritoriului, urmată de o supracapacitare și ierarhizare a polilor de schimb, se ajunge în prezent la o formă de structurare policentrală a teritoriului, marcată prin poli de schimb de importanță crescută.

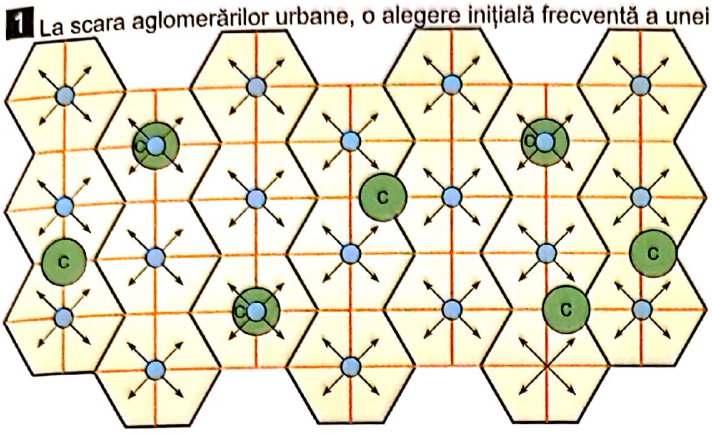
O remarcă importantă este faptul că în numeroase situații, polii de schimb nu sunt *per se* sinonim al centralității, consecință a carențelor în diversitate, identitate și sociabilitate. Chiar acolo unde ele există, intervine un strat suplimentar necesar asocierii cu centralitatea, cel al operatorului și al voinței lui de a utiliza spațial polul ca pe un centru. O miză suplimentară este cea a limitării expansiunii urbane prin eforturile depuse de a relaționa foarte atent polii între ei. Acest punct este însă departe de a fi atins. Philippe Menrault (2006) atrage atenția asupra faptului că, în ciuda unei tradiții ample în sistemele de transport în comun, țările dezvoltate se confruntă încă cu problema relaționării.

Așa cum este evidențiat în Anexa 4 și Anexa 7, spațiul metropolitan continuă să fie puternic axat pe zona densă, centrală, susținând, în același timp, acolo unde există o tradiție în acest sens, și localitățile limitrofe printr-o bună articulare, în special în legătură cu calea ferată.



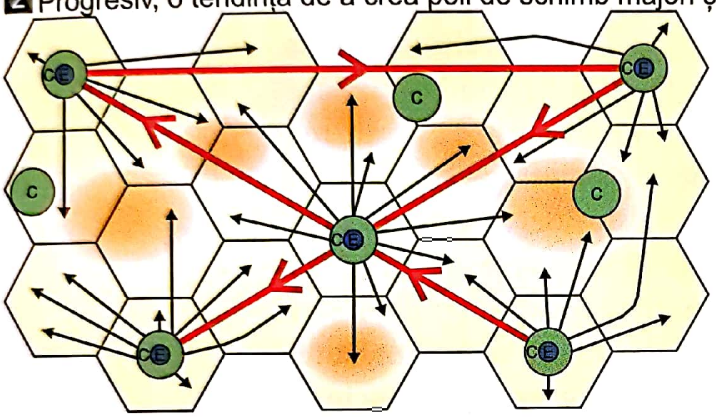
Scanned with OKEN Scanner

**1** La scara aglomerărilor urbane, o alegere inițială frecventă a unei deserviri fine și a unor mici poli de schimb.



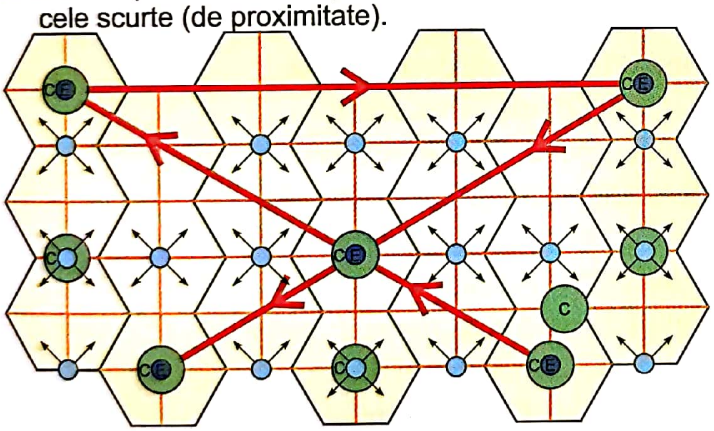
Spații de locuit.
Spații comerciale.
Poli de schimb de importanță redusă.
Deservire fină de servicii de transport public.
Proximitate permanentă, egalitate socio-spațială privind deservirea cu servicii și acces, lipsa zonelor izolate în ciuda unor servicii aflate la depărtare, mai puțin eficiente.

**2** Progresiv, o tendință de a crea poli de schimb majori și câteva axe majore.



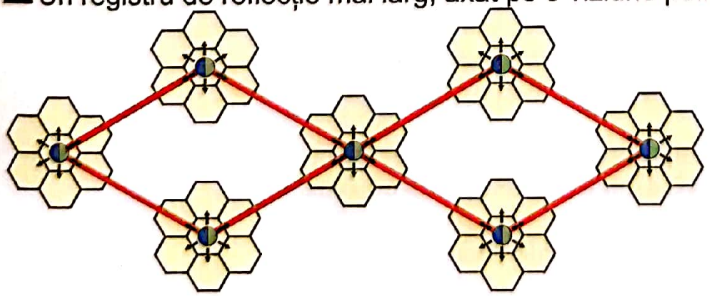
Spații de locuit.
Spații comerciale.
Poli de schimb de importanță crescută (zone de transfer între mijloacele de transport, noduri majore de interconectare între rețelele de infrastructură și cele de informații).
Axa majoră și câștig de viteză la serviciile de deservire terminale.
Timpi de rulare terminali adesea foarte mari, inegalități socio-spațiale privind accesul, în funcție de localizare.
Principalele zone izolate pentru deservirea cu servicii.

**3** Un compromis minimal pentru a combina legăturile rapide (pe distanțe lungi) și cele scurte (de proximitate).



Spații de locuit.
Spații comerciale.
Proximitatea generală a modurile de transport public.
Poli de schimb de importanță crescută care permit deserviri performante pe distanțe lungi și interconectări funcționale.
Poli de schimb de importanță redusă care asigură accesibilitate și o deservire de proximitate.
Axe majore de transport colectiv.
Deservire fină de servicii de transport public.

**4** Un registru de reflecție mai larg, axat pe o viziune policentrică și deconcentrată.



Conexiuni cu ritm regulat între micile structuri având funcții complementare.
Mici centre care combină accesul și serviciile
Ușurință și echitate de acces spre centrele de proximitate.

F 44 Evoluția articulării dintre rețelele de transport de mare capacitate și structurarea teritoriului_sursa: Menrault, Philippe. 2006. *Les pôles d'échanges en France. État des connaissances, enjeux et outils d'analyse*, Paris.



Scanned with OKEN Scanner

## 11.3
## Conectarea centralităților
### 11.3.1
### Mobilitate și evidențierea centralităților

În timp ce erodarea coprezenței am constatat-o în capitolul al doilea, atât ca principiu care intervine pentru a face posibilă aglomerarea, cât și din considerente de extindere a orașului, și este din ce în ce mai pregnantă la nivel metropolitan, nu putem trece cu vederea o anumită redistribuire a respectivei asocieri spațiale la nivel scalar amplificat. Astfel, diverse studii[238] arată că atât deplasările, cât și comunicarea, fie ea și telecomunicare, rămân în majoritatea situațiilor un fapt metropolitan sau, în orice caz, sunt dominante la această scară. Iată deci un contraargument la efectele predictiv dramatice ale supratehnologizării. Ascher (2001, p. 62) diminuează aceste predicții: „Contrar așteptărilor și speranțelor unora și altora, aceste tehnologii nu repun în discuție concentrarea metropolitană, nici nu înlocuiesc orașele reale cu orașe virtuale"[239]. În sprijinul acestei idei putem cita numeroase studii realizate de CERTU[240], de INSEE sau de diverse instituții de cercetare franțuzești[241] care atestă validitatea faptului că majoritatea deplasărilor se fac la nivel metropolitan, cu precădere în relație cu centrul orașului.

Spre exemplu, aflăm din studiul ilustrat în Figura 45 că principalii poli de activități din orașul Nantes atrag salariați din toată aria urbană, mai intens de pe o rază de 7,2 km față de centru și mai puțin intens de pe o rază de 17,7 km față de centrul metropolei. Taxonomia tipurilor de deplasare se relaționează cu tipul de activități, cu intensitatea și poziționarea acestora, dar și cu parametrii în raport cu care activitățile respective folosesc terenul, valorifică anumite locuri etc. Configurarea fiecărui loc din oraș, pornind de la parametri[242], și modul în care este racordat la oraș conduc la generarea unor fluxuri de atracție.

238 Este notabilă cartea *Cities in the Telecommunications Age. The Fracturing of Geographies*, apărută la Editura Routledge în 2000, în care este surprinsă localizarea majoritar metropolitană a convorbirilor telefonice în rețelele mobile, în ansamblul orașelor englezești mari.

239 Trad. ns. din (Ascher, 2008, p.62): „Contrairement à ce qu'on craint ou espére les uns et les autres, ces technologies ne remittent pas en cause la concentration métropolitaine, ni ne remplacent les villes reelles par des villes virtuelles".

240 Centre des Etudes et Recherches en Transports Urbains, a publicat numeroase studii și cercetări referitoare la deplasările urbane.

241 Anchetele *ménage-déplacements* iau în considerare indicatori calitativi și cantitativi pentru a determina motivele, mijlocul preferat, particularitățile și locurile deplasării populației, punând în evidență un comportament de mobilitate axat majoritar pe zona urbană și metropolitană. Deși ca nivel al mobilității se poate constata o creștere generală, predilecția deplasărilor pe cele două zone precizate anterior este evidentă. De asemenea, relevante pentru cazul Franței sunt Planurile de Deplasare Urbană (PDU) ce câștigă teren în planificarea urbană a centralităților.

242 Nu există o clasificare omogenă, dar se pot enumera parametri precum: forma urbană, veniturile, densitatea construită, nivelul de dezvoltare tehnologică etc.



Scanned with OKEN Scanner

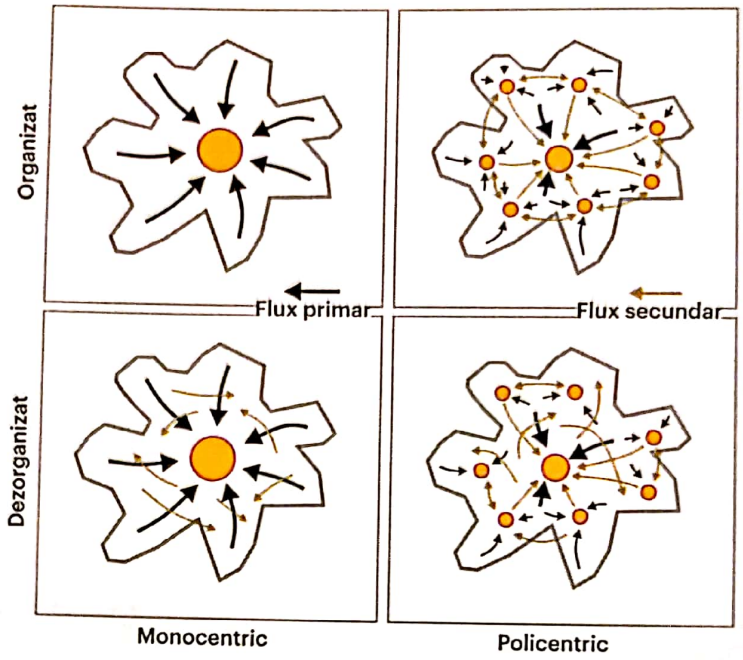
F 45 Principalii poli de activități din orașul Nantes și atragerea salariilor din aria urbană_ sursa: IGN- Insee 2013 cu date din *Déclaration annuelle de données sociales (DASI)*, 2008, consultat online: www.insee.fr/pays-de-la-loire

*Observăm faptul că polii periferici au un rol important în polarizarea ariilor exterioare orașului, contribuind astfel la o amplificare a polarizării centrului urban per se. În privința polarizării funcțiunilor de comerț, centrul orașului împarte pe jumătate clienții atrași cu restul zonelor comerciale.*

**Cele mai comune tipuri de deplasare sunt:**

- *pendulară:* fluxuri obligatorii care implică navetism între rezidență și locul de muncă
- *profesională:* în interes de serviciu, dar diferit de cele pendulare
- *personală:* determinate de motive cotidiene legate de shopping, recreere, educație etc.
- *turistică:* sunt specifice în raport cu anumite activități hoteliere, obiective de interes turistic și ocazionate fie de evenimente deosebite, fie de atracții fixe
- *de distribuție:* se leagă de noduri de distribuție, de diverse activități logistice etc.

Scanned with OKEN Scanner




F 46 Relația teoretică dintre fluxuri și organizarea centrelor_sursa: adaptare după A. Bertaud. 2001. *Metropolis: A Measure of the Spatial Organization of 7 Large Cities. Possible Urban Movement Patterns.*

Deși de la țară la țară și de la oraș la oraș pot apărea diferențieri mari în ponderea ocupată de fiecare tip de deplasare, în cuantumul total al deplasărilor, mișcările pendulare ale populației dovedesc un fapt edificator: ele pun în evidență o serie de relații între o populație și centrul său de interes, iar în funcție de intensitatea ei apar și investițiile; acolo unde devine justificat, fie motivat de o densitate bună, fie de o atracție suficientă a unui nod, apar liniile de transport în comun ca investiție a municipalității sau a localității în cauză. În multe cazuri, absența unui sistem de transport în comun relevă faptul că, pe de-o parte, densitatea și intensitatea de uzuri locale nu justifică o ofertă comercială pretabilă unui transport public, iar pe de altă parte poate sugera nonconvergența fluxurilor pe care le generează zona în cauză.

Dacă zona de locuit respectivă se află în relație cu mai multe zone de interes ale orașului, așa cum este cazul în realitate, avem de-a face cu o situație de stabilizare reciprocă. În măsura în care populația împarte deplasările cotidiene, săptămânale etc., determinate de diverse nevoi, între mai multe centre de interes, se poate deduce o oarecare complementaritate a centralităților în ansamblul orașului, o multipolarizare a ariilor de locuit care le folosesc. Matricile origine-destinație, realizate în general ca suport al planurilor de deplasare urbană, dar și anchetele de trafic pun în evidență exact acest aspect al completării reciproce a unor centralități ale orașului.

Unul din criteriile de bază în analiza și determinarea unei centralități este accesibilitatea care permite stabilirea situării poziției relative a unui loc, în raport cu restul orașului, definirea zonei la care acest centru se referă influențând astfel nivelul său de integrare. Spre exemplu, în studiul de centralitate urbană efectuat pentru orașul Tours, Thibault (2006) situează analiza accesibilității în două planuri: descriptiv, care ia în calcul căile de acces



Scanned with OKEN Scanner

și rute principale ale diferitelor locuri caracterizate de centralitate; cantitativ, referitor la fluxurile propriu-zise de circulație, punând astfel în evidență relațiile existente între accesibilitate, frecvență și existența unei centralități, calificând trei niveluri de centralitate. La scară mare, accesibilitatea intervine într-un mod similar, structurant pentru aria de acoperire a unei centralități și pentru evidențierea unor suprapuneri în ariile de influență.

### 11.3.2
### Traseul ca potențator de centralitate

Mișcarea conferă deci înțeles spațiului. Aici intrăm în dezacord cu ideea enunțată mai devreme conform căreia spațiul topologic nu are neapărat o continuitate sau o contiguitate spațială. Contradicția provine din constatarea unei serii de tendințe ale ultimelor două decenii.

Transportului în comun i se atribuie calitatea de „amenajator de spațiu", „vector de dezvoltare", „catalizator de urbanitate". Începând cu 1989, în Nantes—oraș pionier în acest sens—*tramvaiul urbanist*, extins ulterior în numeroase alte orașe și țări[243], se dovedește a fi o nouă formulă de succes în punerea mobilității în folosul urbanității. Mișcării începute în Franța nu i se atribuie numai meritul de regenerare a spațiilor publice parcurse de tramvai, dar și contribuția esențială la asigurarea unei continuități în lizibilitatea spațiului. De asemenea reprezintă, în acest sens, un gest unificator—axial—care pune în valoare traseul și înțelegerea orașului, pornind de la parcurgerea spațiului, indicând totodată o ieșire din logica pur infrastructurală, în general neprietenoasă cu orașul.

Totodată, gustul reînnoit pentru bicicletă restructurează mobilitatea și repoziționează în centrul atenției un mod de deplasare cu o identitate regăsită care se bazează, în primul rând, pe o materializare a autonomiei individului în raport cu timpul propriu și, în oarecare măsură[244], cu spațiul orașului. Orașul Lyon, pionierul francez în cazul sistemului public de biciclete[245]—un sistem de asemenea exportat în zeci de orașe europene și ulterior sud-americane—, inițiază o serie de proiecte de amenajare care schimbă imaginea orașului, pregătind-o pentru o percepție privilegiată

243 Toulouse, Strasbourg, Lyon, Marsilia, Bordeaux, Montpellier sunt exemple de punere a tramvaiului în acțiune ca vector de urbanitate, înțeleasă atât prin asocierea cu spații publice amenajate de calitate, prin dezenclavarea unor cartiere periferice, dar și prin asocierea cu o viteză urbană, cu o arhitectură deosebită a traseului și a stațiilor (proiectantul uneia din stațiile de tramvai din Strasbourg este Zaha Hadid).

244 Spunem în oarecare măsură pentru că numeroase orașe, deși își afirmă susținerea pentru promovarea bicicletei ca mod durabil de deplasare, nu oferă o infrastructură adecvată în acest sens. În alte părți ale lumii, infrastructura de circulație pentru biciclete este exemplară: spre exemplu, în 2010, Copenhaga a înregistrat o creștere de la 6 la 42 de km de piste ciclabile în numai 14 ani; nu mai puțin de 35% din copenhaghezi deplasându-se cu bicicleta la servicu, în timp ce media de viteză este de 15,8 km/h. Sursa: http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2011/05/Bicycle-account-2010-Copenhagen.pdf.

245 Sistemul Velo'V a fost inaugurat în 2005 și numără în prezent 340 de stații, datele fiind bulversante: deplasarea pe bicicletă a crescut cu 44% într-un an de la înființarea serviciului și avea în iunie 2006 peste 50.000 de utilizatori. Sursa: http://en.cyclocity.com/Cities/The-models-schemes/Velo-v-and-Velib-an-indication-of-change.



Scanned with OKEN Scanner

din perspectiva pietonului și a biciclistului. Este o transformare radicală de politică urbană care a avut ca declanșator o inversare a politicii favorizante pentru automobil și care, după mai multe etape, reușește să readucă în prim-plan rolul individului ca mobil în oraș (se leagă de ideea de practici nelimitate). Proiecte de anvergură care, într-o primă fază, au pietonizat aproape integral zonele centrale ale orașelor, sunt acum continuate și în exteriorul acestora pentru a oferi o alternativă de parcurgere și înțelegere a spațiului urban. Putem nota pentru ilustrare dezvoltarea unei adevărate rețele pietonale în cazul Barcelonei în scopul unei mai bune relaționări între obiective de interes, dar și între siturile prevăzute pentru noi centralități pe care le vom discuta în capitolul următor. Preferința pentru spații liniare cu rol mare în conectivitatea unor arii de interes este evidentă și în diverse alte tipuri de operațiuni de amploare precum reamenajarea cursurilor de apă, uneori de dimensiuni gigantice[246] sau aducerea împreună—sub forma unei concilieri a modurilor de deplasare în același loc.

Vorbim deci de o nouă cultură a concilierii. Am discutat până acum de intensitate doar din punctul de vedere al relaționării și al funcțiunilor, nu și de o intensificare în sensul unei utilizări multiple a spațiului. Dovedind o maturizare a atitudinii față de mobilitate, explicată prin acceptarea complexității și diversificării ei, o tendință vizibilă mai ales la nivel european este încercarea de conciliere a cât mai multor mijloace de deplasare; artere, străzi de diferite dimensiuni sunt amenajate în spiritul unei echități de deplasare, evitând excluderea unui anumit mijloc de deplasare. Una din principalele recomandări ale lui Jane Jacobs (1961) pentru menținerea vitalității orașului este gândirea spațiului public într-un principiu de continuitate, accentuându-i astfel rolul de intensificare și țesere împreună a complexității și multiplicității de uzuri ale țesutului urban respectiv.

Inițiativele mai sus menționate, care surprind foarte succint o serie de tendințe din domeniul mobilității, sunt importante sub mai multe aspecte: privilegiază un mod de deplasare mult mai apropiat de cel care a creat spațiul orașelor antice și medievale, în sensul că redescoperă calitatea spațiului perceput în mișcare sau, mai clar spus, a mișcării creatoare de spațiu; în al doilea rând, faptul că acolo unde scara lor este prea amplă apar disfuncționalități urbane conduce la proiecte ample de restructurare/regenerare care, în princpiu, susțin reînnoirea centralităților într-o manieră planificată și concertată; în al treilea rând, prin tipicul lor aduc în discuție un nou tip de centralitate: o centralitate a traseului în sine și o posibilitate de articulare la o scară redusă—microcentralitate în care lizibilitatea[247] intervine ca un factor esențial.

246 Denumit *el Plan Especial Madrid-Río*, proiectul a dus la amenajarea a 820 ha în lungul râului Manzanares; orașe precum Bordeaux, Nantes, Toulouse, Barcelona, Bilbao, Londra, Hamburg ș.a.m.d. descoperă valoarea prezenței cursului de apă în oraș, generând proiecte de anvergură.

247 Calitățile care intervin în definirea lizibilității spațiului mișcării sunt: singularitatea și claritatea, simplitatea geometrică a formei, continuitatea, dominanța, claritatea legăturilor, diferențierea direcțională: asimetrii/gradații, asigurarea conștiinței de mișcare, crearea de serii temporale, atribuirea de semnificații.



Scanned with OKEN Scanner

Revenind la distincția făcută de Lussault între spațiul topografic și topologic, putem spune că noile tendințe din domeniul mobilității susțin, pe de-o parte, o reîntoarcere la spațiul proximității topografice, iar pe de altă parte, prin încurajarea traseului, creează un spațiu topologic în care conectarea fizică este repotențată.

*Bucureștiul, ca urmare a creșterii accentuate a gradului de motorizare a populației, dar și a gradului de mobilitate*[248], *atestă numeroase probleme mergând de la ambuteiaje, timpi majorați petrecuți în trafic, subcapacitarea anumitor străzi și trasee etc. Studiile aferente celor două masterplanuri de transport ale Bucureștiului (1998 și 2008) pun în evidență o deplasare axată clar pe centrul orașului, valabilă în special pentru deplasarea auto, și subliniază nevoia unor investiții ample în infrastructura rutieră, ele fiind parțial angajate în prezent*[249]. *Ca urmare a unei politici axate pe circulația rutieră și pe investiții de amploare, întrevedem un dublu risc: primul, în neglijarea celorlalte moduri de deplasare, dar mai ales în privința interconectivității lor, conducând astfel la o funcționare defectuoasă a traficului dar, mai ales, a centrului orașului și a zonelor care generează trafic; cel de-al doilea, justificat de amploarea unora dintre investițiile rutiere, este un risc al fragmentării și mai mari a orașului, așa cum pentru centrul istoric trasarea Bulevardului Victoria Socialismului în partea de sud a avut un efect de stopare a creșterii naturale a centrului în direcția respectivă. Accentul pus pe interconectivitate și pe mijloacele de deplasare durabile, din Conceptul Strategic București 2035, mizând pe o conciliere a modurilor de deplasare, nu pe privilegierea unora în detrimentul altora, este un semn în sprijinul policentralității viitoare a Bucureștiului, previzionată, de altfel, în același document sub forma unei dezvoltări multipolare.*

*O a doua problemă o constituie conectarea orașului la teritoriul înconjurător, ca miză a accederii unei populații din ce în ce mai îndepărtate de oraș, la centrul orașului. Facem în acest sens două observații: încurajarea proiectelor ample de infrastructură este extrem de necesară, dar o dezvoltare echilibrată și echitabilă a teritoriului metropolitan bucureștean nu se poate face fără un accent serios pe transportul în comun regional sau metropolitan eficient, care să poată susține apariția unor centralități durabile*[250].

*Reconectarea fragmentelor, în interiorul teritoriului metropolitan, este extrem de necesară pentru a-i conferi o stare corectă de funcționalitate, multiplicând direcțiile și posibilitățile de deplasare și, totodată, încurajând accesul echitabil și cât mai ușor la facilitățile orașului. Este necesară depășirea viziunii sectoriale, integrând, pe de-o parte, mijloacele de deplasare între ele, iar pe de altă parte, mijloacele de transport cu reperele urbane.*

248 Evidențiată în Masterplanul de transport 1998 întocmit de JICA, în masterplanul de transport din 2008 și reconfirmat prin Raportul de expertiză privind traficul și mobilitatea în municipiul București ca parte a Strategiei de dezvoltare a municipiului București și a ariei sale de susținere și influență (2012) elaborat de către CCPEC UAUIM, șef proiect, arh. Constantin Enache, coordonator, arh. Liviu Ianăși.

249 Notăm aici proiectul podului Basarab, finalizat în prezent, autostrada suspendată—inelul median în zona de nord a Bucureștiului și diverse alte proiecte de remodelare a intersecțiilor.

250 Înțelegând buna lor articulare cu funcțiunea de locuire și cu un nivel ridicat de urbanitate.



Scanned with OKEN Scanner

F 47 Bucureşti, sistemul major de transport în comun_sursa: interpretare şi reprezentare grafică M.A. pe baza datelor din CSB2035.



Scanned with OKEN Scanner

- rețea radială stradală majoră
- inelul principal de circulație
- inelul de centură

F 48 București, rețea stradală majoră_sursa: interpretare și reprezentare grafică M.A. pe baza datelor din CSB2035.



Scanned with OKEN Scanner

## Concluzii parțiale (4)—recompunerea centralității

Subliniem faptul că, în timp ce centralitatea se naște inițial prin ideea de grupare—de oameni, de funcții, de activități—ea este actualmente prezentă, mai degrabă, într-o formă disociată, favorizând astfel rolul conectivității. O formă de centralitate disociată (comportamentul poate fi unul global care acționează ca atractivitate general cumulată a centralităților implicate în acest proces de deplasare) se materializează printr-o multiplicitate de centralități. Principiul conectivității intervine la un nivel complex, depinzând atât de calitățile nodului sau ale traseului, cât și de calitatea lor de spații articulate la nivelul orașului, al spațiului public, al deplasării și percepției.

În ciuda compresiei spațio-temporale cauzate de dezvoltarea extensivă și intensivă a mijloacelor de transport și telecomunicații, se poate remarca o tendință de aglomerare a activităților în poziții-cheie în oraș. O mai bună integrare a noțiunilor de nod, pol, centru este evidentă în multiple cazuri, susținând astfel ranforsarea centralității prin proiecte care au ca logică de pornire o logică în primul rând determinată de mișcare. Asocierea din ce în ce mai intimă a proiectelor de transport cu centralitatea, dar și articularea din ce în ce mai bună și complexă a mijloacelor de deplasare susțin o evoluție a gândirii sistemice a orașului, a coeziunii sale susținute prin relația complexă între o diversitate de centre.

*Se conturează astfel o nouă imagine a centralității intrametropolitane:*

(1) centrul orașului, profitând atât de o poziție în general privilegiată, cu grad mare de accesibilitate în cadrul structurii urbane—începând cu nucleul istoric creat într-o situație aparte de nodalitate—, dovedită și menținută istoric, cât și de o atractivitate în creștere, solicită noi investiții ample pentru un *upgrade* de accesibilitate și de conectivitate. Simultan, noi axe restructurate îi ranforsează legăturile cu alte centralități din zona pericentrală, în timp ce la interior asistăm la o privilegiere a transportului în comun și a modurilor ușoare de deplasare, cu precădere pietonale. Pe de altă parte, ca urmare a schimbărilor produse de progresul tehnologic, centrul devine, într-un fel, din ce în ce mai dependent de zona pericentrală pentru a asigura accesul în raport cu fluxurile majore;

(2) centralitățile din coroana pericentrală, profitând în general de prezența gărilor care sunt supuse unui proces amplu de restructurare/refuncționalizare, dar și de o nodalitate bună capătă un nou suflu al investițiilor, impulsionate și de noi deziderate provenite din partea operatorilor de transport de a oferi o experiență mai plăcută călătorilor; nodurile de transport în comun și gările încep să capete o nouă urbanitate, dobândită prin calitate arhitecturală, conectarea la spațiul orașului prin spații publice amenajate, mixitate funcțională etc.;

(3) conectivitatea crescută are un rol esențial în amplificarea producției de centralitate, dar, mai ales, în menținerea în strânsă relaționare a centralităților, promovând astfel, pe de-o parte, necesitatea complementarității lor, iar pe de altă parte, o amplificare a centralității (relaționale) între ele, favorizând astfel intensificarea *locului*;



Scanned with OKEN Scanner

(4) noi tendințe în redescoperirea experienței urbane a deplasării, privilegiind mersul pe jos, modurile ecologice de deplasare sau transportul în comun conceput ca un vector de urbanitate conduc la reconfigurarea unor trasee din zona centrală extinsă, ca trasee care răspund unei culturi a mișcării și a profitării de spațiul urban. Bulevarde re-estetizate, cursuri de apă reamenajate etc. au atât rolul de a pune în evidență și de a ranforsa centralități existente cât, mai ales, de a investi locuri noi cu centralitate;

(5) din punct de vedere al unei optici de perspectivă, ceea ce considerăm la un moment dat ca fiind *noi centralități* justifică ulterior momentului implementării lor—înțelegem aici atât realizarea, cât și apariția unor efecte măsurabile—reconsiderarea unor trasee care să le racordeze/conecteze la oraș; fără existența unor centralități cu rol de generare—atât de trafic, cât și de calitate spațial-funcțională—, probabil că șansa întreșeserii țesutului urban și a amplificării valorii lui de utilizare nu ar fi posibilă. Este interesant că, legat de mobilitate, aceste proiecte de axe sunt și destinate modului de deplasare dominant în epoca aferentă, alteori au rolul de catalizator pentru schimbare și declanșează o nouă gândire urbanistică[251];

(6) organizarea urbanizării dense, compacte, intense, diversificate funcțional în relație strânsă cu polii de transfer mizează astfel pe urbanitate, precum și pe o amplificare a funcțiunilor în coroanele exterioare, favorizând traseele scurte și un acces facil la amenajări de proximitate;

(7) în timp ce amenajările urbane de tip spațiu public extins sau bulevarde, între centralități, creează premisele unei centralități axiale, pe care o regăsim și în forma deplasărilor care mențin continuitate relației cu orașul, încurajarea multimodalității și a intermodalității, gândirea în cumul a mijloacelor de deplasare, dar și facilitarea schimbului mai agreabil și eficient între ele se evidențiază ca deziderate, se creează premisele unei centralități reticulare;

În orașul policentral, asistăm la o recompunere a relațiilor dintre forma urbană și mobilitate în care nu putem să nu luăm în considerare că o intensificare a multipolarității atrage după sine o creștere a deplasărilor și o diversificare a lor, dar totodată și a nivelului de interconectivitate. Mobilitatea, la rândul ei, asigură și susține o structurare a spațiului metropolitan în funcție de centralități, o imagine care se apropie de cea propusă de către Françoise Choay în forma nucleelor de urbanitate.

(8) o nouă dezvoltare a preferinței pentru transport public determină o concentrare a activităților generatoare de trafic în relație cu nodurile de transport, beneficiare ale unei concepții urbane care privilegiază mixitatea funcțională asociată funcției de transport și spațiul public ca articulare cu orașul;

(9) din perspectiva difuziei urbane, organizarea spațială în jurul nucleelor dense, cu centralitate accentuată, susține conectivitatea ca factor esențial de coeziune, favorizând accesul echitabil al unei populații din ce în ce mai dispersate; articularea scărilor de conectivitate se relevă în acest

251 Este suficientă imaginarea bulevardelor haussmanniene pentru a înțelege rolul percutant pe care l-au avut în teoria urbanistică.

Scanned with OKEN Scanner

sens esențială, articulând de fapt între ele nivelurile de centralitate: micro-centralitatea de cartier sau de oraș mic cu centralitatea orașului sau cu alte centralități din oraș;

(10) tiparele din ce în ce mai complexe de deplasare, favorizând în multe situații relațiile periferie-periferie, în detrimentul relațiilor periferie-centru trebuie înțelese într-o optică a teritoriului în care aceasta este măsura prin care nucleul dens nu se sufocă drept consecință a amplificării gradului de mobilitate al populației; în plus, evidențierea relației periferie-periferie sugerează prezența centrului organizator;

(11) favorizarea mișcării, posibilă grație centralităților dar un numai, ca locuri de atracție impune o fricțiune a spațiului metropolitan, privilegiantă a centrului orașului, a nucleului dens; o intensificare relațională orizontală și la distanță care oferă un înțeles asupra spațiului metropolitan ca mediu al mișcării, oferindu-i un tip de identitate a mișcării; practicarea spațiului metropolitan prin mișcare între centralități înseamnă intensificarea nucleului dens al orașului.

Scanned with OKEN Scanner

# Capitolul 5

# Aplicații ale policentralității în planificarea urbană

Scanned with OKEN Scanner

# 12 Policentralitatea în planificare

## 12.1 Autoritate, oraș, centralitate

Discuția policentralității din punct de vedere al autorității este importantă sub mai multe aspecte: în primul rând, asupra rolului fundamental pe care autoritatea îl are în coagularea centrului; în al doilea rând, ca urmare a creșterii taliei orașelor care presupune, aproape în toate cazurile studiate, o trecere a urbanizării cu mult peste limita orașului propriu-zis, din punct de vedere al extinderii puterii de acțiune la distanță prin diverse măsuri (anexare, parteneriat); în al treilea rând, prin acțiunile repetate de recuperare sau de reorganizare a centralității intrametropolitane sau intraurbane, necesare pentru conferirea unei coerențe de ansamblu unui corp urban în care dispersia și starea de multipolaritate sporesc eterogenitatea și fragmentarea teritoriului (reiterăm aici ideea centrului ca un concept operațional).

Polydorides (1983) identifică două moduri de formare a orașului: unul, ca finalitate a unui proces evolutiv în timp care transformă o așezare mică pe baza unor atribute favorabile, legate de amplasare sau de alți factori interni sau externi—distingem aici forma polarizării și a creșterii progresive de la loc la areal, la teritoriu; al doilea, ca rezultat al unei planificări, ca urmare a conceperii de către un grup de indivizi, ca proces conștient de obicei într-o perioadă redusă și în conformitate cu un plan de ansamblu. Autorul nu exclude nici posibilitatea unui al treilea mod, o imbricare în ambele feluri posibile ale celor două modele anterioare. De altfel, în spatele oricărei forme de așezare, planificată sau nu, stă o formă de autoritate, deci de centralizare. Autorul susține că relațiile de autoritate conferă explicații complementare pline de înțeles pentru formarea nucleului central în structura urbană, împreună cu parametrii convenționali de cost de transport, valoarea terenului etc. Mai mult decât atât, schimbările provenite în relațiile de autoritate provoacă schimbări în structura nucleului central.

Polydorides vede autoritatea ca ceva complementar „liberei alegeri"; „când orașul este condus autoritar, procesele de luare de decizie în privința localizării sunt caracterizate de control și reglementare, mai degrabă decât de preferințe individuale pe piața locațională" (Polydorides, 1983, p. 2).



Scanned with OKEN Scanner

Autoritatea este însă importantă și prin felul în care este prezentă, fizic, în oraș, pentru care Polydorides (1983, p. 29) identifică trei situații: fizic (clădiri), locațional (în locuri unde își poate asigura controlul), simbolic (cel mai frecvent este cel spațial). În funcție de modul în care alege să se implanteze în oraș, autoritatea exercită control asupra activităților urbane și fluxurilor, iar localizarea autorității va specifica sau influența localizarea altor activități. Prezența autorității în oraș, sub diversele ei forme, cu precădere cele instituționale, impune o formă de stabilitate asigurând în spațiul urban puncte de ancorare funcțională.

Se mai evidențiază încă un aspect, de data aceasta, în raport cu ideea de control; conturarea unei forme de proiect, a unei autorități care își propune o formă de gestiune a unui teritoriu: cooperarea interumană la scară amplă, caracteristică orașului, face posibilă organizarea unui teritoriu întreg, transformarea cursurilor de râu pentru adaptarea la producția crescută de hrană. Deducem de aici că formarea centrului va avea loc sub influența unei forme de autoritate care, investind în el, îi va conferi calități suplimentare prin care să poată exercita în timp funcția de control și punerea în aplicare a proiectului numit oraș. Deși structurile defensive, precum ziduri sau șanțuri de apărare, au un rol în primul rând militar, pot fi înțelese și în perspectiva orașului ca proiect al unei autorități.

În orașul pluralist sunt multe surse de autoritate care concurează unele cu altele, autoritatea politică trebuie să își satisfacă necesitățile spațiale (fizice, locaționale, simbolice) în mai mult sau mai puțin același mod în care și-l satisface orice activitate urbană, dominantă sau nu. Polydorides contestă teoriile care pun difuzia orașelor pe seama dezvoltării tehnologiei de transport și, de asemenea, contestă dominanța centrului și compacitatea orașului, ca având drept unic determinant transportul nedezvoltat al perioadei dinainte de progresul tehnologic. Drept contraexemplu, autorul observă cazul Atenei antice care nu și-a multiplicat agorele și acropolele în teritoriu pentru a deservi populația asupra căreia își manifesta autoritatea (mult mai mare decât orașul în sine). În Grecia Antică o parte din populație nici măcar nu aparținea Atenei, altfel spus, locul de rezidență nu era direct legat de cetățenie, deși acești presupuși cetățeni participau la viața politică a Atenei. De abia reformele lui Cleisthenes au făcut posibilă asocierea cu locul.

Rezumând mențiunile anterioare, pentru o perioadă lungă de timp procesul de formare a centrului și creșterea subsecventă au avut loc sub controlul direct al unei autorități care a știut să capitalizeze dorința de concentrare și de interacțiune a indivizilor și activităților și chiar să o canalizeze către un proiect comun—orașul. Acțiunea indivizilor în căutarea maximizării comunicării și interacțiunii pentru o viață socială mai plină sau pentru obținerea unor economii (mai recent numite de economiști economii de localizare, de aglomerație și de urbanizare) își găsește răspunsul sub conducerea unei autorități care, pentru a-și susține puterea, investește totul în proiectul orașului, fructificând nu numai interdependența oamenilor dar, mai ales, interdependența funcțiunilor orașului sau, așa cum am susținut la început, a mai multor centre specializate. Este reliefat în acest



Scanned with OKEN Scanner

fel atât rolul de comandă și control, dar mai ales cel de coordonare. Loupiac (2005, p. 163) constată că deși orașul medieval este extrem de eterogen, există o preocupare pentru tratarea sa în ansamblu prin diverse măsuri de securitate, regularizare și înfrumusețare.

> *Întregirea unui oraș în aducerea împreună a oamenilor și a comunităților de interese este una din cele mai mari calități ale orașului, poate cea mai mare*[252].

În cuvintele lui Mumford, regalitatea, în cuvintele noastre autoritatea[253] este cea care a transformat o formă primitivă de polinucleație într-o formă organizată de oraș. De altfel, așa cum sugerează Mumford, indiferent dacă fondează orașe noi sau transformă satele, figura conducătorului „se află în centrul creării orașelor: el este magnetul polar care absoarbe și pune sub controlul palatului sau al templului toate forțele noi ale civilizației"[254].

În paralel cu o tendință constantă de centralizare în scopul menținerii vizibilității și pregnanței formei de autoritate, în istoria urbană se mai evidențiază un element care susține căutarea permanentă de contenire și control al creșterii: zidul de incintă. Zidul de incintă capătă sensul său fundamental, cel de delimitare a spațiului gestionat, organizat, pus sub influența și controlul direct al autorității, având sensul de limitare a *recipientului* conceput optim pentru a gestiona resursele de hrană, apărare etc. Prin materializarea incintei se delimita sanctuarul, definit prin centralitate și prin închidere, iar orașul ca întreg devenea incinta sacră, protejată, care trasează distincția netă între înăuntru și afară. Această imagine relativ statică a orașului, ca tot coeziv, este exprimată în special ca o cooperativă, ca o simbioză pozitivă.

Deși asupra transformării ei am insistat în Capitolele 2 și 3, incinta nu trebuie înțeleasă ca o limită impenetrabilă, ci ca un filtru cu anumite grade de porozitate. Am discutat parțial rolul incintei în realizarea unei forme de libertate individuală, iar așa cum explică Mongin incinta de apărare este ceea ce permite realizarea unei tensiuni (în sens pozitiv) între forțele centrifuge și centripete, în asigurarea unei stări de echilibru. Menținerea ei, dar și a altor forme de limitare a creșterii orașului, într-o progresie lentă, contribuie în mod esențial la afirmarea autorității și a gesturilor sale de confirmare a acestei puteri.

În perioada postbelică, expandarea orașului, amplificarea fără precedent a distanțelor fizice și a separației spațiale, în a cărei imagine intuim și pierderea unei forme coerente de autoritate, suscită, pe de-o parte, o nouă atitudine în raport cu limitarea (cu incinta) reinventată sub forma

252 Trad. ns. din (Jacobs, 1961, p.119): „A city's wholeness in bringing together people with communities of interest is one of its greatest assets, possibly the greatest".

253 Asocierea fără precedent între putere și religie se realizează la o scară neanticipată și într-o înțelegere reciprocă, contribuind mai departe la creșterea orașului.

254 Trad. ns. din (Mumford, 1961, p. 35): „The king stands at the center; he is the polar magnet that draws to the heart of the city and brings under control of the palace and temple all the new forces of civilization".



Scanned with OKEN Scanner

unei periferii ample care admite diverse limite la interior, și pe de altă parte, o nouă atitudine în raport cu centralitatea sub forma unei recentralizări sau a unei încurajări a policentralității.

## 12.2
## Haussmann și evidențierea policentralității intraurbane

În perioada premergătoare intervențiilor haussmanniene, orașele, impulsionate de o dezvoltare accentuată a industrializării și a mijloacelor de deplasare, continuau să crească într-un ritm accentuat. Contextul în care se evidențiază Haussmann este cel al unui anacronism al predecesorilor și chiar contemporanilor săi; în fața unei părăsiri a orașelor, soluția adoptată de aceștia era o reîntoarcere la estetică, prin operațiuni punctuale de *renovare urbană* de tipul promenadelor, al piețelor, al monumentelor, al deschiderii câtorva artere[255] precum și prin inventarea programului de pasaj acoperit ce cunoaște o înflorire amplă[256].

În contracurent cu alți planificatori ai epocii care concepeau planuri de extindere a orașului[257], într-un ultim gest poate de recuperare a orașului așa cum îl prețuim astăzi, Eugène George Haussmann poate fi considerat precursorul gândirii moderne a orașului, ca un fapt policentral și ca un tot unitar, am putea spune, ca formă de proiect în care centralitatea joacă un rol esențial. Exemplul său este preluat de către orașe franceze precum Bordeaux, Lille, Lyon sau Marsilia, dar și de nenumărate orașe din afara Franței precum Berlin, Bruxelles, Roma sau chiar Viena, chiar și cu o întârziere de trei decenii. Spre diferență de Londra sau Roma, care fuseseră distruse de incendii și necesitau o reconstrucție rapidă, intervenția haussmanniană, deși este o reconstrucție la o scară foarte mare, pornește din alte considerente: căutarea unui oraș ideal imaginat, rezolvarea probemelor acute de supraaglomerare, provocatoare a numeroase epidemii, și eficientizarea defensivă (la interior). Operațiunea este totodată încurajată și de menținerea până târziu a incintei de fortificație.

Cifrele sunt elocvente: în Franța, țesuturile urbane anterioare perioadei haussmanniene, corespunzând perimetrelor definite de cadastrul napoleonian, reprezintă actualmente 1,5% din suprafața urbanizată; aceleași, adunate cu suprafețele cucerite de haussmannizare, nu ocupă mai mult de 3% din această suprafață[258].

„Ruptura haussmanniană", așa cum o numește Loupiac (2005, p. 353), constă în cinci tipuri de intervenții care reflectă totodată un interes

255 Cea mai cunoscută arteră pariziană și care îl va influența mai târziu și pe prefectul parizian este Rue Rambuteau.

256 Loupiac (2005, p. 177) notează apariția a peste 50 de pasaje acoperite în prima jumătate a secolului al XVIII-lea doar în capitala franceză.

257 Îi putem cita de exemplu pe Idelfons Cerda pentru care soluția la supraaglomerarea Barcelonei o constituie prevederea unui plan amplu de extindere care iese dintr-o relaționare radio-concentrică în raport cu centrul sau Otto Wagner care, în cazul ringului vienez, păstrează o oarecare discreție în raport cu intervenția asupra centrului.

258 Cifre date de Alexandre Melissinos, cercetare efectuată pentru Ministerul Amenajării Teritoriului, Serviciul siturilor protejate, 1995.



Scanned with OKEN Scanner

redus pentru periferie în beneficiul reactivării orașului și a centrului său. Prima și cea mai importantă este transformarea radicală a tramei stradale, având ca preocupare o coerență a insulelor urbane afectate; nucleul vechi este reorganizat după principii compoziționale clare care pun în evidență edificiile emblematice, precum și spațiul public prin construirea a numeroase piețe urbane. Al doilea principiu este construirea de edificii publice de către Stat sau de către prefectură. Al treilea este reprezentat de construirea de parcuri publice, iar al patrulea de modernizarea și extinderea serviciilor publice. A cincea, de o importanță deosebită, este reorganizarea administrativă care presupune anexarea unei serii de comune limitrofe la orașul vizat de intervenție. Luând simultan în considerare cele cinci principii, rezultatul este coerența de ansamblu care nu mobilizează numai actul urbanistic—ea nu e previzionată, ci se rafinează pe măsură ce proiectele avansează—, ci și pe cel politic.

Dacă viziunea unificatoare a prefectului presupune și o înțelegere a unei evoluții a conceptului de urbanitate, Françoise Choay (2011) ne lămurește explicând o relație de ajustare reciprocă între țesutul urban și convivialitatea generată de o alterare a relațiilor clasice de proximitate și înlocuirea lor cu ceea ce autoarea numește o *nouă formă de convivialitate*; compusă din relații aleatorii, anonime, cosmopolite, se hrănește din proporționalitatea noilor fronturi și bulevarde și din scara intervențiilor, punând în evidență o scară umană, antropologică. Dar convivialitatea pe care o evocă Choay se bazează pe „o rețea de echipamente—vizibile și invizibile—pusă în funcțiune, care integrează în ochiurile sale marile trasee regale și vechile noduri independente" (Choay, 2011, p. 30). Intervențiile haussmanniene nu oferă numai o imagine unitară și o nouă convivialitate, dar inițiază un întreg proces de repunere în valoare a vechilor monumente și de construire a altora noi, reprezentative. În *Les villes haussmanniennes* (Moncan et al., 2003) autorii notează că marile intersecții sunt locuri de convergență propice pentru centre comerciale, iar gările și halele sunt generatoarele unei circulații intensive.

La Bordeaux, intervenția haussmanniană presupune realizarea unei centuri rutiere menite să extindă controlat orașul și impozitele pe care le poate colecta, lucru posibil prin anexarea unor comune adiacente. Concomitent, sunt degajate axe care converg către centrul orașului și îl aerisesc, dar îl și pun în valoare, în timp ce, în alte părți ale orașului, locurilor emblematice precum Catedrala, le este redată o „centralitate modernă" prin scoaterea din izolare și deschiderea către oraș. Noi lăcașe de cult, noi gări precum gara Saint Jean și gara Segur și noi piețe/hale (Grands-Hommes) sunt inaugurate. Noi facultăți, spitale și facilități culturale[259] instituie o polinucleizare la scara întregului oraș.

Extinderea planificată a orașului Lille, din anul 1858, se face cu respectul față de centrul vechi. Cel de-al doilea pol atractiv al orașului, Piața Napoleon III, este conceput în relație de coerență cu Piața Grand-Place situată în centrul Lille-ului. Hotelul Prefecturii, Spitalul Sainte-Eugènie, Palatul

259 Facultatea de Drept, Facultatea de Medicină, Hotelul Arhivelor Municipale.



Scanned with OKEN Scanner

Beaux-Arts, Palatul Rumeau, precum și reconstrucția Catedralei Notre-Dame de la Treille sunt de asemenea exemple de regăsire a nucleelor orașului. Industria și viața universitară se afirmă și ele prin edificii emblematice puse în lumină de noi artere sau de artere anterioare care sunt lărgite.

Cazul haussmannizării Marsiliei, documentat de Moncan (Moncan *et al.*, 2003), îngreunată de topografia pitorească, dar dificilă a orașului, dar și de multiple tergiversări și abulii politice, este unul mai puțin fericit. Distrugerile, dar și datoriile rămase în urmă, deși rezultatul are reminescențe haussmanniene, nu sunt la înălțimea orașelor prezentate anterior. Cu toate astea, Palatul Longchamps, Hotelul Departamental sau penetrații rutiere precum Saint-Ferreol în relație cu Piața Prefecturii sunt exemple reușite care pun, din nou, în valoare o efervescență în afirmarea unei noi identități, a unei noi urbanități.

Claude Loupiac subliniază însă, printre limitările viziunii haussmanniene, și aspectul dificultății combaterii creșterii urbane, în special în perioada postbelică, atunci când orașul trece de la o concepție intra-muros la nivelul aglomerației urbane.

Remodelarea conectează între ele centre de interes, amplificând deci multicentralitatea Parisului și a celorlalte orașe menționate. Exemplul este observabil și în orașele contemporane în care noi restructurări pun în evidență polaritățile orașului, un subiect pe care îl vom trata ulterior.

Până atunci este important să subliniem că: intervențiile haussmanniene, deși discutabile prin amploarea distrugerilor, reușesc, pe de-o parte, să reliefeze profilul policentral al orașelor vizate și datorită unei unități stilistice în tratarea bulevardelor, iar pe de altă parte, să conecteze între ele aceste centralități, crescându-le astfel posibilitățile de interacțiune, inclusiv la nivel vizual.

Intervenția haussmanniană în sine este un element blamat de Benevolo (2003/1993, p. 178) pentru distrugerea centrelor vechi și deschiderea unei noi paradigme a gândirii urbanistice. Deși aprobăm opinia lui Benevolo, ne interesează în mod special tendința de tratare ca totalitate a orașului, de gest unificator, de conferire a unei imagini noi metropolei pariziene. Françoise Choay, într-un elogiu adus prefectului Haussmann, notează că Parisul, după restructurare, este un „ultim avatar al orașului occidental", un „ultim chip al urbanității" (Choay, 2011, p. 32, 115). Tot Choay înțelege calitatea de limită a Parisului haussmannian, în sensul unui moment de turnură atât în gândirea urbanistică, cât și în urbanizarea și dezvoltarea orașelor. O calitate care mizează pe atuurile interiorului, ale prezentului și care, chiar dacă extinde orașul, reușește să găsească liantul pentru spațiile eterogene.

Centrul orașelor restructurate este în acest fel confirmat ca inimă a orașului, fiind dominant în structura urbană, ca urmare a unei situații suprapuse de centralitate: morfologică, fizică, funcțională, calitativă, cantitativă, simbolică etc. devoalându-și astfel nu numai fațeta de loc privilegiat, dar și de loc în raport cu care se organizează structura urbană.



Scanned with OKEN Scanner

## 12.3
## Orașele-grădină

Istoria multicentralității are rădăcini puternice în politica colonialistă franceză, apoi în cea a orașelor industriale planificate și a orașelor noi menite să decongestioneze orașele mari, documentate și de Laurent Devisme (2005a) care vede în policentralitate o *figură centrală.*

Atent descrise de sir Peter Hall (1999), atât ca proces, cât și ca principii inițiale, urmărind procesul deformării conceptului în timp, orașele-grădină constituie unul din marile instrumente de planificare ale secolului al XX-lea. Aspectul sub care ne interesează este dublu: pe de-o parte, ele constituie un instrument conceput ca soluție la supraaglomerarea marilor orașe ale începutului de secol XX, iar pe de altă parte, ele sunt în oarecare măsură precursoarele gândirii policentrice.

Deși cu o filiație târziu descoperită de către Hall și atribuită lui Frederick Olmsted, gândirea lui Ebenezer Howard a fost puternic influențată atât de experiențele sale ca fermier, cât și de contactul cu viața rurală, experimentată în copilărie și mai târziu, precum și de idei ale contemporanilor săi precum W. Morris și J. Ruskin, cu o viziune romantică a descentralizării Londrei prin intermediul unor așezări de tip rural în care simțul comunității ar fi urmat să fie regăsit[260]. Tocmai această experiență este cea care îi permite lui Howard o viziune originală, într-o perioadă în care problemei supraaglomerării îi erau găsite soluții la fel de discutabile precum cele care au dus, în primul rând, la supraaglomerare: densificare, reconstruire, supraînălțare etc. Soluția sa, binecunoscută în forma orașelor-grădină, reprezintă una dintre primele inițiative de a gândi orașul în afara orașului, ca un sistem policentric[261]. Noile entități previzionate ca autosuficiente, axate pe un centru și supuse unui triplu magnetism determinat de oraș, sat și sat-oraș, sunt compuse pe principii geometrice, subliniind centrul ca un element de convergență, privilegiat și înzestrat cu funcțiuni reprezentative (primărie, spital, muzeu și parc central). Izolarea și autosuficiența sunt însă aparente: Howard concepe orașele-grădină nu ca entități atopice, ci ca locuri bine conectate la alte localități similare și, mai important, la orașul principal. Deși poate în mod idealist ele sunt gândite ca autosuficiente, în anticiparea unei îmbunătățiri a vieții sociale, economice și biologice, faptul că legăturile între ele sunt asigurate atât de infrastructură rutieră, cât și feroviară este extrem de important pentru conlucrarea lor. În gândirea howardiană se evidențiază și un al doilea principiu important: centura verde. Regăsim în acest principiu de planificare unul din elementele mai vechi—incinta de fortificație—care au asigurat un grad ridicat de coerență

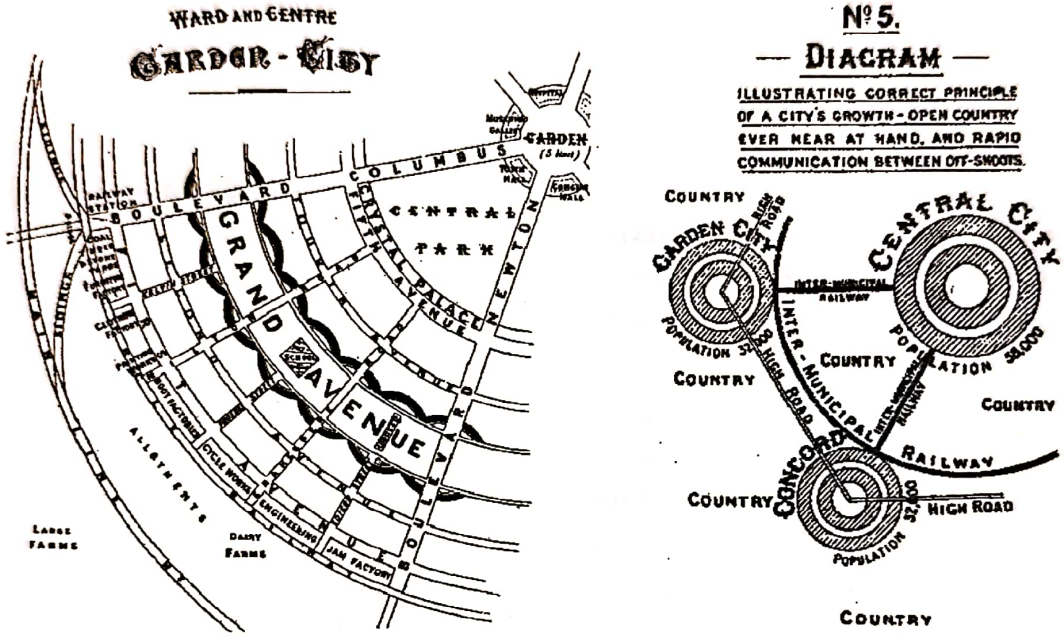
260 Morris W. și Ruskin J. în lucrarea *News from Nowhere* (1890) expun declinul londonez și al altor orașe britanice ca urmare a revitalizării vieții rurale.

261 Deși vorbim despre o extindere care are ca prim scop un răspuns la problema locuirii și un stil anume de viață, insistăm asupra ideii notate succint de către Peter Hall (1999, p. 109), că orașele-grădină erau programate la o dimensiune comparabilă cu o dată și jumătate din suprafața Londrei medievale - deci o dată și jumătate din ce am presupune, cu foarte mare aproximație, că era pe atunci centrul Londrei.



Scanned with OKEN Scanner

spațială și funcțională orașelor, precum și de coeziune. Având același dublu rol, de limitare dinspre în afară către înăuntru și de stopare a unei urbanizări dinspre înăuntru înspre în afară, centura verde are și un rol activ, pozitivant; ea este o centură productivă, agricolă care asigură localității auto-suficiența necesară și retrasează un principiu pe care incinta de fortificație îl susținea, dar cu mai puțină tărie: măsura declinului agricol al centurii este și măsura declinului localității, un fel de interdependență între coeziune și limita interiorului.




F 49 Diagrama principiului de creștere a modelului Garden City_sursa: *Garden Cities of To-Morrow* (London, 1902. Reprinted, edited with a Preface by F. J. Osborn and an Introductory Essay by Lewis Mumford. (London: Faber and Faber, [1946]):50-57, 138-147 consultată online: http://urbanplanning.library.cornell.edu/DOCS/howard.htm).

Reprosul care se poate aduce însă orașului-grădină, atunci când este privit în ansamblul său, este tocmai discrepanța dintre autonomie și dependență; în timp ce funcțiunile programate par a asigura o viață urbană diversificată, având chiar și o reprezentare a autorității în forma primăriei—lucru ciudat având în vedere faptul că orașele nu sunt entități administrative distincte—, nu este clar dacă respectivele funcțiuni sunt gândite într-o formă de cooperare cu funcțiunile orașului central sau sunt chiar concurente. Tipologia lor ar indica cea de-a doua variantă în care ne putem aștepta de fapt la o reproducere a centrului orașului principal la o scară mai mică, comunitară, nu atât prin dispunerea funcțiunilor, cât prin asocierea lor. Oferirea unei alternative locale de centralitate în condițiile în care orașul-grădină și orașul principal sunt bine conectate—cale ferată, autostradă—presupune limitarea relației dintre cele două entități la o formă de navetism extrem de specializat: orașul principal devine atractiv pentru funcțiuni foarte rare sau alese, pe care populația orașului-grădină, fiind formată din 32.000 de locuitori aparținenți la o clasă socială muncitorească, nu le-ar folosi, iar pe de altă parte, orașul-grădină este limitat ca atractivitate pentru



Scanned with OKEN Scanner

populația orașului principal ceea ce face ca infrastructura să nu fie eficient folosită.

În realitate, centrele orașelor-grădină nu sunt lipsite de probleme; Peter Hall (1999) descrie centrul Hampsteadului ca un loc care așteaptă o procesiune imperială ce nu va mai avea loc, dar pe unde nu trece nimeni, centrul Letchworthului ca pe o „harababură teribilă". În plus, absorbția de populație din jurul Londrei a fost foarte redusă[262], acest lucru justificând alterarea modelului în cazul orașelor-grădină pariziene a căror densitate este crescută[263]. De altfel, Françoise Choay critică atribuirea numelui de oraș-grădină în cazurile pariziene recunoscute drept cartiere-dormitor și nimic mai mult, care eșuează în a câștiga o autonomie și o identitate urbană locală veritabilă, rămânând cvasitotal dependente economic și cultural de Paris.

Tot Françoise Choay recunoaște în acest model o *reacție antagonică* la dezagregarea urbană care caracteriza Londra începutului de secol XX; orașul-grădină, afirmă ea, „are ca obiect conservarea orașului și a satului". Totodată, este extrem de valoroasă observarea de către autoare a unei complementarități urban-rural, pusă în „serviciul urbanității și al calității vieții" (Choay, 2011, p. 122 – 123), tipică unei scări reduse de amenajare, a unui oraș care reflectă o întoarcere la ruralitatea orașului preindustrial. Spunem valoroasă deoarece a asuma că orașul-grădină englez deține o urbanitate proprie solicită două observații: crearea unei urbanități într-un teritoriu *ex-nihilo*, necaracterizat în mod obligatoriu de o premisă de centralitate, ci doar de câteva ingrediente funcționale este un lucru discutabil deși are la bază o bună conectivitate în rețeaua celorlalte orașe-grădină și a orașului principal, precum și un mix bun de funcțiuni; în al doilea rând, o urbanitate rezultată din complementaritatea unor avantaje care nu sunt construite pe densitate sau pe intensitate este, de asemenea, discutabilă. De altfel, în afara modelului în sine care este lăudabil, nu numai Letchworth și Welwyn, ci și majoritatea orașelor din cele trei generații de orașe noi păstrează un aspect de suburbie, de calm impenetrabil, tipic mai degrabă pentru ruralitate. Putem observa de altfel că această lipsă de urbanitate—intensă—se regăsește exprimată și în strategiile de dezvoltare recente ale acestor orașe, prin solicitarea creșterii densității, a diversificării serviciilor etc[264].

Pe de altă parte, putem remarca unele diferențieri în concepția orașelor-grădină chiar între generațiile de orașe noi. Orașul Stevenage (oraș nou de generația întâi) reclamă pierderea unor magazine tradiționale de prestigiu și afirmă necesitatea unor magazine de calitate, a transportului public mai bine articulat, a unui centru mai dens și a unor facilități publice mai bune. Cazul orașului Crawley, oraș tot de generația întâi, atestă spre exemplu o implementare progresivă a „noii localități" care se hrănește din plin din ceea ce oferă satul existent, atât ca facilități comerciale, cât și ca istorie; în timp, se creează o simbioză care conduce la noi necesități de

262 Estimarea lui Peter Hall (1999) este de 400.000 de locuitori.
263 Idem: 200-260 persoane la hectar față de 90 -150 prevăzuți în modelul inițial.
264 Stevenage Town Centre Regeneration Strategy (2002).



Scanned with OKEN Scanner

creștere ale orașului care se dezvoltă prin adăugirea de noi cartiere, concomitent cu infuzarea centrului cu extensii ale arterei comerciale inițiale.

Dennis Hardy (2004/1991) documentează importanța conceptului de oraș-grădină pentru întreg sistemul de planificare englezesc și susține chiar o transformare progresivă a conceptului, aplicat la început doar pe trei orașe și, ulterior, la o scară mult mai mare printr-o politică a *noilor orașe*[265], încurajată în perioada antebelică și de teama bombardării Londrei, deci a zonelor aglomerate.

Un exemplu foarte interesant, de data aceasta din generația a treia de orașe noi, este Milton Keynes, care deși a fost conceput în spiritul unei reîntoarceri la principiile inițiale ale orașului-grădină, a fost planificat pentru 250.000 de locuitori. În plus, locația sa a fost aleasă pentru a servi ca viitor potențial centru regional, fiind echidistant localizat între Londra, Birmingham, Leicester, Oxford și Cambridge. Gândit de către Derek Walter (1982, p. 8), la o scară mult mai amplă decât precedentele, Milton Keynes regrupează o serie de sate preexistente și recreează o serie de centre în ochiurile unei rețele rectangulare de drumuri, centrate pe centrul de afaceri, punând accentul pe diversitatea locuințelor, dar și a loisirului, industriei, dovedindu-și în timp flexibilitatea.

În cazul Londrei, acțiunea de contenire a extinderii, numită de Leonardo Benevolo „cel mai mare experiment european de planificare urbană", aduce în prim-plan intervenția în sensul limitării extinderii spațiale având ca soluție centura verde[266] și crearea de noi orașe prin programul național New Towns (1946), urmat de alte programe similare în anii '50 și '60. Orașele, în care este evidentă încercarea de recreare a unei urbanități prin apelul la o arhitectură de calitate, ca și în cazuri similare din Suedia și Franța, depășesc previziunile inițiale de cca 100.000 de locuitori, atingând în unele cazuri (Milton Keynes) chiar 250.000. În cazul Londrei, „cumva, fragmentele se adună într-o imagine statornică precum un portal spre lume ocupat, un cosmopolis care este totodată familiar"[267] (Benevolo, 2003, p. 200).

## 12.4
## Politica orașelor satelit

Un alt exemplu notabil, de data aceasta sub formă de oraș satelit, îl găsim în Suedia, Stockholm, prin planurile lui Sven Markelius. Înzestrat cu o clară viziune, acesta a planificat orașele satelit pe un model care a anticipat revoluția provocată de automobil, în sensul unui sistem mixt bazat pe autostrăzi, dar și pe un sistem de transport în comun care lega centrele orașelor satelit de Stockholm, susținând astfel un model nou și deci diferit de cel al lui Howard, ce presupunea, de asemenea, ca o parte din populația

265 New Towns.
266 Green belt.
267 Trad. ns. din (Plesske, 2014, p. 112): „Somehow the fragments do come together into an enduring picture of London as a busy gateway to the world, a cosmopolis that is also homely".



Scanned with OKEN Scanner

rezidentă să lucreze în oraș. Surprinsă și de Hall, asemănarea dintre modelul suedez și cel englezesc o constituie zonele centrale ale orașelor satelit, deservind 80.000 - 100.000 de locuitori, suplimentate de centre districtuale locale, cu toate că densitatea mare a centrului bine conectat pietonal și cu rețeaua de metrou fac din modelul suedez unul de succes și în prezent. Parte din politica ABC *Arbete—Bostad—Centrum*[268], Vällingby a fost conceput în ideea unei reproduceri a vitalității centrului Stockholmului, ca un oraș liniar independent din punct de vedere al diversității funcționale, marcând totodată sfârșitul unor politici ale orașelor-grădină dovedite ineficiente. Aducerea a circa 25.000 - 30.000 de locuitori în strânsă proximitate, asociați unui loc cu conectivitate bună, pune bazele unei dezvoltări durabile în care Stockholmul devine policentral, iar presiunea demografică scade fără ca noii rezidenți să piardă cu adevărat contactul cu centrul. În 1972, Vällingby este reședința a 60.000 de locuitori și oferă 9.000 de locuri de muncă. În 2008 se termină proiectul de renovare a centrului inițiat de municipalitatea Stockholmului și conceput de Svenska Bostäder și White Architects care îl fac „din nou un centru modern cultural și de business ce își păstrează totodată valoarea culturală unică"[269].

Parisul anilor '60, un oraș mult mai mare ca Stockholmul, confruntat cu aceeași problemă, după explorarea modelului englezesc la care renunță, ca urmare a atracției prea mari a Parisului care făcea imposibilă realizarea unor comunități autosuficiente de tipul orașelor grădină, recurge la aplicarea modelului suedez la o megascară, de zece ori mai mare decât a Stockholmului (Hall, 1999, p. 358). Orașele satelit, în număr inițial de nouă, apoi într-o variantă de opt (din care numai Cergy-Pontoise, Saint-Quentin en Yvelines, Evry, Sénart, Marne-la-Vallée vor fi realizate printr-o revizuire a planului în 1969), așa cum erau previzionate în Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme—SDAU de la Région de Paris—1965, urmau să aibă în jur de 80.000 - 100.000 de locuitori (mergând până la 300.000 până în anul 2000) și să fie bine conectate prin rețeaua de metrou expres regional (RER[270]) și la centrul existent al Parisului, dar și între ele. Tot SDAU prevedea menținerea unui echilibru între populație și locurile de muncă nou create, dar distanța mică la care au fost amplasate de Paris a făcut ca ele să nu devină orașe autonome, ci mai degrabă „poli regionali integrați" ai ariei metropolitane și, totodată, un instrument de restructurare a suburbiei pariziene.

De notat faptul că, spre exemplu, Marne-la-Vallée[271] are în 2009 o populație de 291.132 locuitori, deci aproape de trei ori peste populația programată în 1965, iar Cergy-Pontoise are în 2007 puțin peste dublu, adică 191.795 locuitori[272].

268 Muncă—locuire—centru.

269 Trad. ns.: „Vällingby City is now once again a modern cultural and business centre, which at the same time has retained its unique cultural value" (http://www.worldbuildingsdirectory.com/project.cfm?id=1850).

270 Réseau Express Régional.

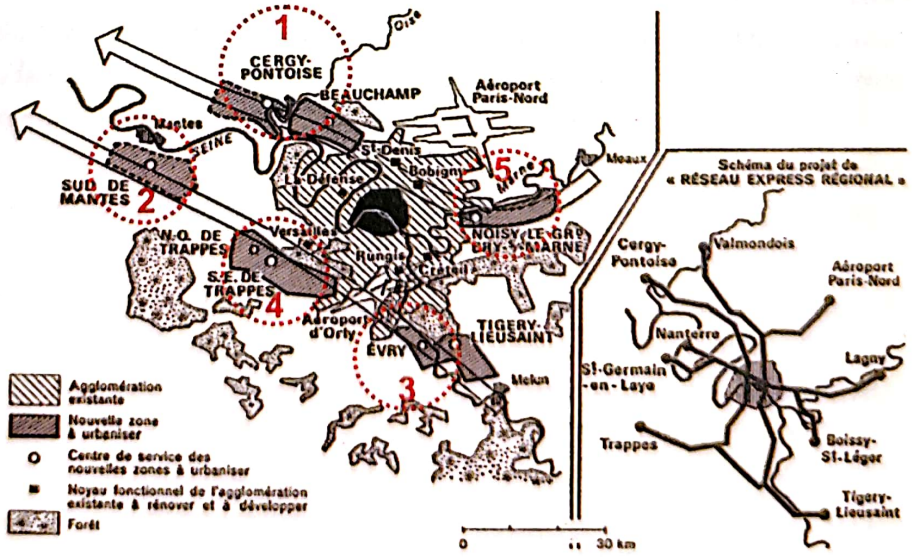
271 http://fr.wikipedia.org/wiki/Marne-la-Vall%C3%A9e

272 http://fr.wikipedia.org/wiki/Cergy-Pontoise



Scanned with OKEN Scanner

F 50 Zona centrală a Vallingby-ului după refacerea din 2008 (stânga și centru _sursa: White Architects http://www.white.se/en/project/90-vallingby-city și imagine din 1958_sursa: http://www.upplandia.se/




F 51 Schema axelor de dezvoltare după coridoarele de transport din Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris (SDAU) 1965, în care apar cele cinci „villes nouvelles": (1) Cergy-Pontoise, (2) Saint-Quentin en Yvelines, (3) Evry, (4) Sénart, (5) Marne-la-Vallée_sursa: Jean Vaujour, Le plus grand Paris, Paris, PUF, 1970.



Scanned with OKEN Scanner

Per total, Ianăși (2012, p. 151) constată că politica orașelor satelit pariziene duce la absorbția a circa 43% din creșterea totală periferică a perioadei scurse până în prezent.

În multe cazuri, aceste centre secundare, așa cum le numește Devisme (2005a), sunt mai târziu înglobate în orașul mare. Observăm deci un grad bun de eficacitate în materie de absorbție a creșterii demografice, datorată cel mai probabil și implementării unui transport în comun regional eficient, dar așa cum susține și Sudjic, citat de (Amin *et al.*, 2012/2000), este greșit să presupunem că cele cinci orașe noi în cazul Parisului[273], menite să-l deconcentreze, ar putea fi judecate ca entități separate: ele sunt părți esențiale ale orașului însuși, dependente de rețeaua de infrastructură. Conform lui Hall (1999, p. 359 - 360), orașele satelit au reprezentat „examenul clasic al unei birocrații centrale care își consolidează puterea independentă [...] o operațiune de propagandă care urmărea prezentarea unei noi imagini a Statului". Dar, *villes nouvelles*-urile pariziene au suferit din cauza apropierii prea mari de Paris care „a polarizat extrem toată vitalitatea și animația urbană care ar fi putut să apară și în aceste orașe marginale" (Devisme, 2005a, p. 24).

Contrar acestei păreri, Amin și Thrift (2000/2012, p. 1), luând drept studiu de caz orașele olandeze componente ale Ranstadt-ului, susțin faptul că, deși unele dintre ele se află la mai puțin de jumătate de oră distanță[274]— timp mai scurt decât între centrul Parisului și unele orașe satelit—, ele se disting ca entități separate. Aici este necesar să introducem o separație care este clarificantă: orașele olandeze au o identitate proprie bazată pe istorie și tradiție, dar mai mult decât atât, ele nu sunt rezultate ale unor politici de combatere a suburbanizării masive, ci se confruntă în același timp cu fenomenul de creștere. Afirmarea propriei identități rămâne predilectă, fapt pentru care, chiar dacă dominanța în acest sistem fluctuează, orașele rămân echilibrate. Nu același lucru se întâmplă la scara Parisului, unde afirmarea locală a centrelor orașelor noi este foarte întârziată, chiar foarte artificial amplificată printr-o politică de construcție postmodernistă discutabilă[275].

Schneider[276] (1968) avertizează asupra fenomenului, invers în raport cu așteptările, potrivit căruia orașele satelit nu numai că nu combat creșterea, dar contribuie la accelerarea urbanizării. Zonele verzi rămase între orașe, împreună cu ideea de trai hibrid între țară și oraș, deci cu densitate mică, care le separă, nu pot decât să inducă o creștere progresivă a urbanizării chiar mai rapidă decât în cazul suburbiilor neplanificate. Sprijinindu-se pe cazul Londrei, unde capacitatea de absorbție a orașelor

273 Villes nouvelles.

274 De notat, spre exemplu, că distanța între Londra și Letchworth este de aproximativ o oră.

275 Avântul postmodernist este manifest în Marne la Vallée în special în construcțiile semnate de Ricardo Bofill, denumite chiar de locatari „pușcăria (la prison)" și „cașcavalul" (le Camembert).

276 Wolf Schneider surprinde un adevărat fenomen al orașelor satelit începând cu anii '40: de la cele opt orașe satelit ale Londrei, la Vallingby Suedia, Moscova, Brasilia, Helsinki, München, Hanovra, Köln etc. sunt exemple de orașe care planifică dezvoltarea urbană prin această măsură, cu toate că exemplele între ele sunt foarte diferite.



Scanned with OKEN Scanner

satelit este mult mai mică decât afluența spre Londra, autorul susține ipoteza ineficienței pentru decongestionare a orașelor satelit, deci pentru problema pentru care au fost create. De altfel, Peter Hall notează faptul că orașul liniar[277] al lui Soria y Mata, după o perioadă de abandon, este înghițit de creșterea urbană a Madridului pe direcția către aeroport.

Val-de-Marne Paris este un exemplu în acest sens. Profitând, inițial, de amplasarea Disneylandului și ulterior de programarea unei noi gări TGV, dar și de unul din *villes nouvelles*—Marne la Vallée, se creează în prezent un pol important cu parc de distracții, cartiere de locuințe, cel mai mare mall din Europa (Val d'Europe) și, în viitorul apropiat, un spital. Funcțiuni care contribuie în realitate la un succes foarte mare pentru atractivitatea zonei. Recent, sunt prevăzute noi zone de extindere pentru locuințe, determinate și de presiunea mare declanșată de cererea de locuințe din regiunea pariziană. Stabilitatea lor este posibilă în oarecare măsură prin dezvoltarea rețelei de transport în comun—în special RER—dar și printr-o politică descentralistă de a marca aceste orașe noi prin realizarea unor centre universitare. Chiar dacă infuzia cu diverse activități are drept efect o creștere generală a calității spațiilor și animației stradale[278], orașele noi rămân în continuare tributare Parisului.

Este discutabil însă dacă multicentralitatea se face într-un scop de echilibrare, deci ca răspuns la un efect de creștere, sau este, mai degrabă, efectul însuși. Definiția preluată de Ospina (2011, p. 9) nu lasă nicio urmă de îndoială că este vorba despre un concept ordonator al structurii urbane: „condiția în care toate valorile centralității se răspândesc în diverse locuri ale teritoriului, echilibrând structura urbană funcțional și în planul semnificației"[279]. În realitate, dacă policentralitatea este vizată într-o manieră intenționată, de către o instanță superioară de decizie (municipalitate) sau este rezultatul unor interese sectoriale (comerciale, economice, etnice etc.), rezultatul poate fi complet diferit. Dar această departajare nu este atât de statică precum pare.

Un element important în planificarea policentralității îl constituie apetența statului în asumarea unei forme de proiect închegat în care *policentralitatea este o reluare a imaginii idealizate a centrului*. De multe ori însă această idealizare conduce la discrepanțe mari între proiectare și realitate, multe din centralitățile periferice nereușind nici să preia total creșterea orașului centru—chiar în condițiile unei previzionări optimiste de creștere a populației—, nici să se coaguleze într-un adevărat centru decât, eventual, ca urmare a unor acțiuni repetate de infuzare de centralitate și creștere a conectivității. Rezultatele politicii de policentralitate rămân pentru moment doar parțial pozitive, fiind concurate în paralel de o multipolarizare amplă la nivelul teritoriului metropolitan, creând o apreciere dual a centralității.

277 La Ciudad Lineal 1882.

278 Campusul Marne la Vallée generează apariția unei axe pseudo-comerciale între gara de RER și amplasamentul său.

279 Trad. ns. din (Ospina, 2011, p. 9): „Policentrismo: condición en la quelos valores de la centralidad se difundenen distintos lugares del territorio, equilibrando la estructura urbana en funciones y significación".

Scanned with OKEN Scanner

# 13 Demersuri recente de planificare a policentralității

## 13.1
## Policentralitatea: experiența unor orașe europene

### 13.1.1
### Barcelona. Arii de nouă centralitate

Emergența a noi sectoare de activitate, la începutul deceniului al șaptelea, regăsește spațiul urban ca loc privilegiat de amplasare, iar în Franța, macrocefaliei pariziene i se opune treptat o politică de descentralizare sub forma metropolelor de echilibru, politică ce va avea consecințe importante în recentralizarea orașelor de rangul doi franceze. În cadrul politicii franceze de ordin național a anilor '70, de reechilibrare a armăturii urbane și diminuare a monocefaliei Parisului, apare ideea de metropole de echilibru pentru care renovarea urbană devine un imperativ și orașe concurente din aceeași regiune își schimbă radical direcția. Cele alese să fie metropole de echilibru, cum ar fi Lyonul, accelerează radical lăsând metropolele de rang inferior în competiție între ele (St. Étienne). Această politică și consecința ei, dotarea acestor metropole cu funcțiuni importante ce pot contrabalansa dezechilibrul provocat de ascensiunea pariziană produc în interiorul orașelor centre direcționale. Acompaniate de o politică suplimentară necesară pentru a acomoda populația în creștere a acestor metropole, centrele direcționale răspund exigențelor transformării modului de producție caracterizat în principal prin creșterea unor monopoluri industriale: noul centru se reorganizează pentru a prelua această dominare și o simbolizează în același timp.

Din multe puncte de vedere, politica în sine, atât prin concept, cât și prin implementare, este exact opusul a ceea ce se întâmpla înaintea ei din punctul de vedere al centralității, dar și al identității. Deși este era marilor proiecte de infrastructură, în special rutieră, centrul este remodelat pentru a acomoda noua economie, printr-o mișcare susținută de stat. Acest joc de actori reinvestește centrul și îl adaptează inclusiv la nivel social. O nouă clasă socială, elitistă, corporatistă se instalează în centrul orașului, înlocuind, ca în cazul american, populația anterioară îmbătrânită sau incapabilă să reziste unei dinamici accentuate a prețurilor. Ce este interesant este că centrul este din nou centru, în sensul că este locul în care se manifestă plenar spiritul timpului, al economiei și al clasei dominante a timpului. Dinamica



Scanned with OKEN Scanner

respectivă, văzută în acele timpuri ca un fel de upgrade al zonei centrale, lasă fără îndoială o serie de întrebări fără răspuns. Mutația socio-spațială survenită nu presupune decât o reacție la o tendință a timpului respectiv, ea nu rezolvă problemele unei populații sărăcite și marginalizate (chiar dacă rezidentă în centrul orașului), ci din contră, mută această populație împreună cu dificultățile pe care le are în altă parte a orașului care, cel mai probabil, redevine în viitor o problemă.

Barcelona nu scapă nici ea acestei concepții a centrelor direcționale, numai că ele sunt abandonate în favoarea unei politici de noi centralități. Joan Busquets explică evoluția centrului Barcelonei, care trece de la un centru istoric redus ca dimensiuni la un centru metropolitan, prin tranziția de la Portal del Mar, la Piața Sant Jaume (nucleul roman) și mai târziu la Piața Catalunya pentru ca, mai recent, să cuprindă atât partea centrală a Eixample-ului, cât și o parte a centrului vechii localități incorporate prin creștere—Gracia. Noi legături ample precum via Laietana și la Rambla, cu prelungirea lor către nord, pun în relație aceste nuclee.

Însă, ca urmare a transformărilor economice ample, începând cu dezindustrializarea și emergența sectorului terțiar, noi premise sunt create pentru recrearea de centralitate. Oferta de terenuri pentru locuințe în orașele nordice ale zonei metropolitane (în special Sabadell și Manresa) și pentru activități terțiare și industriale, în lungul văilor fluviilor Besos și Llobregat către nord, declanșează o contramișcare înțeleasă de municipalitate prin promovarea a douăsprezece **arii de nouă centralitate**[280] care au fost astfel programate atât în anticiparea Jocurilor Olimpice din 1992 - patru dintre ele sunt situri olimpice—, cât și pentru a reafirma poziția Barcelonei drept capitală a Cataluniei, după moartea lui Franco în 1975. Cele două principii care ghidează politica de noi centralități sunt:

- regenerarea urbană a locurilor subutilizate și deficitare, situate în interiorul țesutului urban sau a celor *dezarticulate*;
- facilitarea localizării activităților terțiare în oraș pentru a reduce presiunea pe Ensanche—în raport cu planurile inițiale, concepute de Cerda, extensia a cunoscut patru etape de îndesire care transformă radical fizionomia vizionară a inginerului catalan[281].

Se adaugă o motivație suplimentară: reconectarea orașului prin valorificarea unor poziții strategice subdezvoltate, aflate în situri care separă cartiere valoroase. Dar programarea centralităților marchează totodată conceperea orașului ca formă de proiect, implicarea activă a municipalității în găsirea unei forme de control al dezvoltării Barcelonei, posibilă prin gestionarea unor operațiuni de amploare în care urma să fie actorul

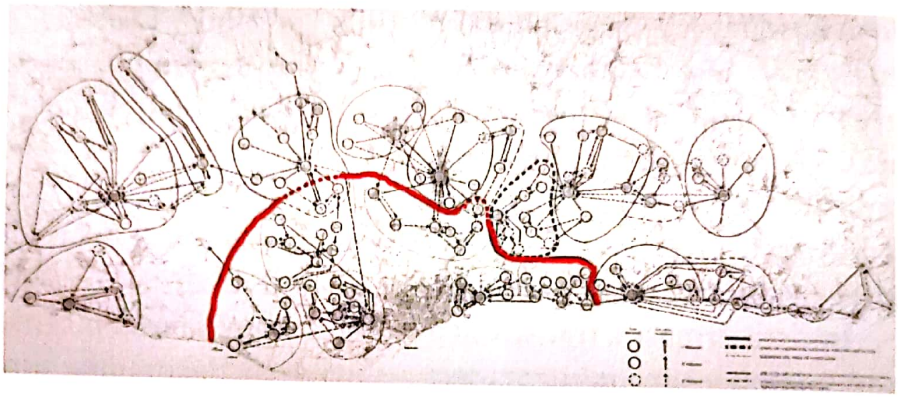
280 1. Diagonal Sarrià; 2. Carrer Tarragona; 3. RENFE—Meridiana; 4. Plaça Cerdà; 5. Carles I—Av. Icària; 6. Port Vell; 7. Plaça de les Glòries; 8. Vall d'Hebron; 9. Sagrera; 10. Diagonal—Prim; 11. Diagonal—Zona Universitària; 12. Montjuïc.

281 1860 - 1890—este permisă construirea cu 50% din lot până la o înălțime de 20 m; 1891-1941 este permisă ocuparea a 73,6% din loturi cu o înălțime a clădirilor de până la 28 m și ocuparea curții cu o înălțime de până la 4,4 m; 1942 - 1976—înălțimea ajunge la 24,4 m la stradă și la 5,5 m în curte ; 1976—Planul General Metropolitan propune o reducere a înălțimii la 20,75 m și 4,5 în curte (Busquets, 2005).



Scanned with OKEN Scanner

principal, cărora le atribuie și un rol de piesă de legătură urbană pentru reducerea fragmentării și restaurarea unui sens al orașului în fața unei creșteri fără precedent la nivel metropolitan. Apreciind poziționarea ariilor de nouă centralitate, precum și specializarea lor funcțională și relația cu orașul putem judeca exercițiul de policentralitate intraurbană barceloneză ca un exercițiu de reechilibrare a structurii urbane, ca formă de oraș coerent în care centralitățile, în relație și împreună cu centrul orașului, recreează o țesătură a intensităților de utilizare.



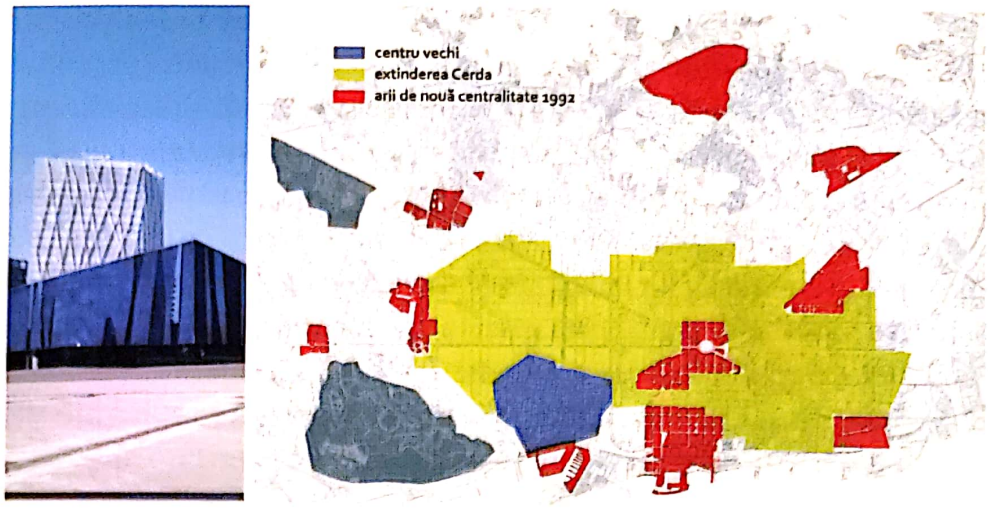
F 52 Marcarea principalelor relații la nivelul teritoriului metropolitan al Barcelonei în 1986: în interiorul liniei roșii, care corespunde cu suprafața extinsă a municipalității Barcelonei, se evidențiază deja o serie de subrelații care vor constitui baza localizării unora dintre centralitățile noi ale orașului_sursa: Antonio Font, *La constucció deli metropolità Barcelona.*

Una din centralitățile „periferice" programate de către sectorul public, prin planul de urbanism din 1987, deși este bine conectată la oraș prin infrastructura de transport, nu reușește să valorifice buna localizare și buna conectivitate. De fapt, întregul cartier Diagonal Mar, un ghetou al clasei medii și avute, separat artificial de trama lui Cerda, este un exemplu evident în care orașul este vândut bucată cu bucată sectorului privat. Așadar, o operațiune începută în mod planificat, vizând o stare de echilibru, este deturnată, în principal din considerente financiare, prin transferul către sectorul privat, într-o operațiune cu orientare sectorială: profitul economic. Forum 2004 „a fost imaginat ca o centralitate și a devenit un no man's land"[282] marcând totodată sfârșitul urbanismului democratic și pionier inițiat la începutul anilor '70. Investiții majore recente încearcă conectarea acestei centralități de restul orașului, unul din proiectele ample în acest sens fiind remodelarea Bulevardului Avinguda Diagonal cu accent sporit pe imaginea urbană de calitate și pe spațiu public, pe o intensificare a bulevardului ca nivel de activitate, conectivitate și prin asocierea cu o multitudine de funcțiuni: birouri, comerț, loisir, transport public. Punctăm în continuare o idee pe care am enunțat-o la început: *fecunditatea marginilor*. Nu întâmplător, arii de nouă centralitate sunt programate în zone unde țesutul urban este fragmentat, lipsit de coerență, eterogen, atestând o lipsă evidentă de conciliere a părților care înconjoară locul respectiv.

282 Trad. ns. din (Borja, 2013, p. 55): „On l'envisageait comme une nouvelle centralité et il est devenu un no man's land".



Scanned with OKEN Scanner




F 53 Barcelona—noile centralități programate în 1987 în vederea pregătirii pentru Olimpiada din 1992, deși nu sunt nici astăzi decât parțial implementate, ajung să joace, în timp, un rol important în menținerea rolului centrului vechi_prelucrare M.A. după: *Los valores urbanos de las nuevas centralidades análisis de la experiencia barcelonesa* arh. César Augusto Saldarriaga Ospina, stânga: zona Forum © C.I.

Ospina concluzionează că noile centralități barceloneze aduc o dezvoltare dilatată care produce unele disfuncții și o lipsă de apropriere din partea locuitorilor, dar că în același timp își ating țintele propuse, respectiv scăderea presiunii imobiliare în alte părți ale orașului și recalificarea periferiei intraurbane subdotate.

Deși în majoritatea lor centralitățile se află într-un stadiu bun de implementare[283], este notabil faptul că ele sunt foarte mult axate pe valorificarea unor condiții ale sitului, dar, în același timp, prezintă o legătură destul de slabă între ele. De asemenea, noile transformări ale Plaça de les Glòries și @22 se înscriu într-o logică care privilegiază, mai degrabă, afirmarea centrului metropolitan, în timp ce Val d'Hebron sau Plaça Cerda rămân ceva mai izolate în ideea unei articulări a Ensanche-ului cu scara metropolitană. Ulterior, o politică amplă este demarată pentru reconectarea la diferite niveluri a centralităților la oraș, cât și între ele: zone pietonale ample, din care cea dintre Glòries și Forum este notabilă ca dimensiuni, dar și inserții către @22 care rețes centralitățile în noi rețele. Nu putem să nu subliniem însă un aspect extrem de important: calitatea excepțională a Ensanche-ului; densitatea, convivialitatea, urbanitatea structurii planificate de Cerda, chiar cu modificările ulterioare, impun un standard ridicat al oricărei noi intervenții.

Ambiția recentă a Barcelonei, manifestată prin trecerea către o vizibilitate globală a orașului, este marcată de deschiderea către noi sectoare ale economiei în atragerea cărora situri industriale convertite joacă un rol cheie. Este notabilă în acest sens tendința marcantă a ultimei decade de a susține siturile pentru industrii creative și tehnologie avansată. Noul val de afirmare economică este însă materializat cu mai multă precauție, cu o planificare atentă la calitățile Barcelonei, dar și la cele locale ale siturilor vizate

283 Gara Sagrera este în plin proces de construcție.



Scanned with OKEN Scanner

de această nouă transformare. @22[284] este înțeles mai mult ca noile centralități din '86, ca un sit în strânsă legătură cu centrul orașului și cu Placa de les Glories; deși profilul este către industrii creative și tehnologie avansată, municipalitatea planifică atent inserțiile concomitent cu o grijă pentru convivialitatea cartierului. Alte locații strategice pentru business sunt sitate în afara orașului în Parc de l'Alba (Vallčs) profilat către știință și tehnologie și nanotehnologie și Delta BCN/BZ 22@Barcelona (Besňs) profilat pe industrie aerospațială, mobilitate, sănătate și industrie alimentară. @22 era prevăzut încă din planul din 1986, dar ca urmare a unei transformări greoaie, frânată și de criza economică resimțită profund în Spania, el a rămas într-un stadiu intermediar de dezvoltare.

### 13.1.2
### Berlin. Policentralitate ierarhizată

Planificarea policentralității berlineze are ca suport major vechimea structurii administrative, datând din 1920, fiind deja de atunci un megaoraș de 892 kmp. Teritoriul său este format din centru, o serie de comune limitrofe cu un grad sporit de independență economică și o serie de comune cu caracter ceva mai rural. Această structură a permis ca prin creștere Berlinul să devină în timp, în mod natural, o structură caracterizată de policentralitate care astăzi continuă planificarea prin instrumente denumite STEP, ajunse la a treia generație, după STEP 2020 și STEP 1 în 1999. Ele sunt gândite într-un principiu al continuității, bazate pe revizuirea periodică.

STEP 3, respectând același principiu al continuității și perseverenței în ideea policentralității, identifică drept nuclee importante atât centrul orașului, văzut ca nucleu central cu grad ridicat de urbanitate, principiul fiind menținerea și ranforsarea centrelor în scopul creșterii atractivității. Ele sunt considerate puncte focale importante multifuncționale. Revizuirea planului se face în contextul unor modificări de ordin demografic și al dezvoltării comerciale, surprinse prin creșterea suprafețelor comerciale, fie sub forma mallurilor, fie sub forma complexurilor comerciale. Țința principală o constituie o deservire cu comerț, echipamente, servicii, echitabilă pentru locuitori și o intensificare a centrelor deja consolidate.

Planul are drept obiective ranforsarea poziției Berlinului ca metropolă; menținerea și dezvoltarea policentralității; creșterea nivelului de mixtare în centre; controlarea cantității pentru creșterea calității; *upgrade* al facilităților de comerț din cartiere; integrare armonioasă a suprafațelor mari comerciale în circuitul centrelor. Potențialul marilor suprafețe de comerț este recunoscut în dezvoltarea orașului, iar planul își propune să folosească acest impuls pentru ca orașul ca tot să poată profita de el, una din căi fiind direcționarea comerțului acolo unde are impact pentru comunitate:

284 După 10 ani de la demararea proiectului, 7.064 de companii și 4.400 întreprinzători independenți sunt localizați în @22, totalizând 90.000 de angajați. Începând cu anul 2000, 4.500 de companii noi și 56.000 de angajați, din domeniul cunoașterii și tehnologic (IT).

Scanned with OKEN Scanner

atractivitatea centrului orașului poate fi sporită prin încurajarea activităților de comerț de rang superior, rafinat; comerțul de suprafață mare trebuie localizat pe cât posibil în centrele constituite acolo unde poate fi ușor accesibil; locații complementare sunt prevăzute pentru comerț specializat pe diferite ramuri secundare—parcuri de retail.

Planul[285] prevede o schemă ierarhică a centralităților, programate în funcție de poziție, funcționalitate etc., după cum urmează: *nucleu central, centru superior, centre de district, centre locale, centre de cartier,* definite după o serie de criterii precum: aria de deservire, facilități culturale, prezența instituțiilor publice, servicii, alimentație, facilități de comerț, aprovizionare locală, comerț cu amănuntul, calitate a serviciilor, localizare urbană, rețea stradală, acces la transport în comun, suprafețe disponibile de teren. Din punct de vedere ierarhic, de la centrele cele mai importante la cele mai puțin importante unii indicatori sunt exprimați prin ofertă la mp, alții prin ofertă calitativă sau în funcție de diversificare, în unele cazuri fiind precizat doar faptul că sunt limitate.

Planurile din Figura 54 arată în paralel structura ierarhizată de centre, urmând clasificarea de mai sus și marcând cu gri ariile de maximă intensitate și difuzia de centralitate și urbanitate, pornind de la fiecare centru. Se observă astfel un grad mare de aglomerație de centralitate către nucleul central care iradiază în funcție de axele de circulație, cuprinzând astfel și alte centre.

Urmărind câteva indicații ale STEP 2, observăm o continuitate clară în programarea centralităților care pune accent pe:

- stabilirea locațiilor complementare pentru zonele destinate comerțului și prezintă sugestii de locații posibile pentru facilități de agrement la scară largă;
- dezvoltarea criteriilor pentru integrarea proiectelor de spații comerciale și zone de agrement și loisir la scară largă în dezvoltarea urbană;
- specificarea criteriilor de analiză de caz pentru amplasarea proiectelor de comerț și zone destinate agrementului la scară largă în afara centrelor.

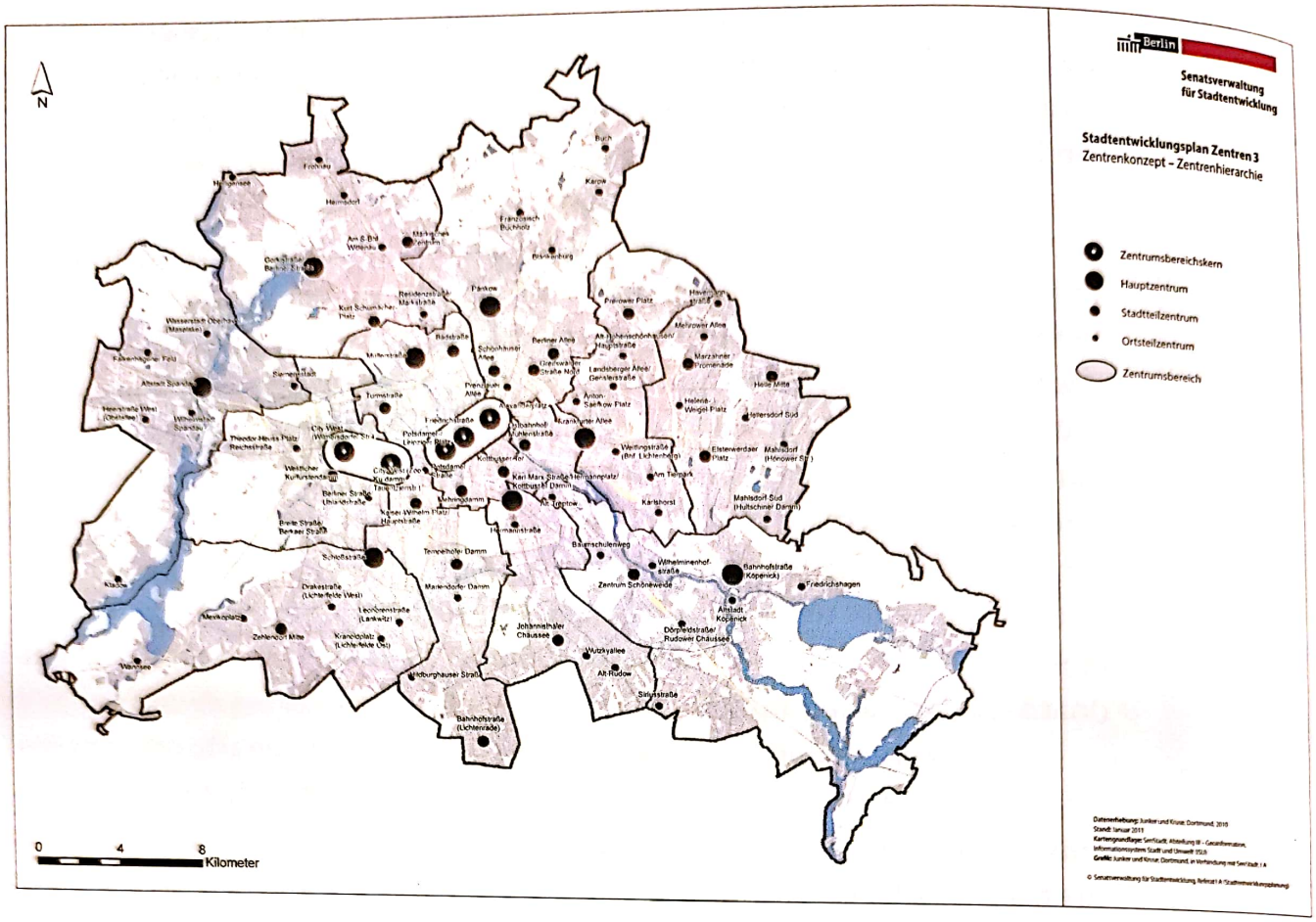
Remarcăm importanța centrelor de district (Charlottenbourg, Steglitz, Neukölln etc.) în conceperea policentralității și a sublinierii constante a menținerii ei la un nivel ierarhic superior. Berlinul capătă sens ca aglomerație prin scara locală a centrelor: „Berlinezii lucrează în arondismentele în care locuiesc și nu resimt nevoia unui hipercentru" [286], având la dispoziție în centrele istoric formate teatre, cinematografe, comerț rafinat etc.

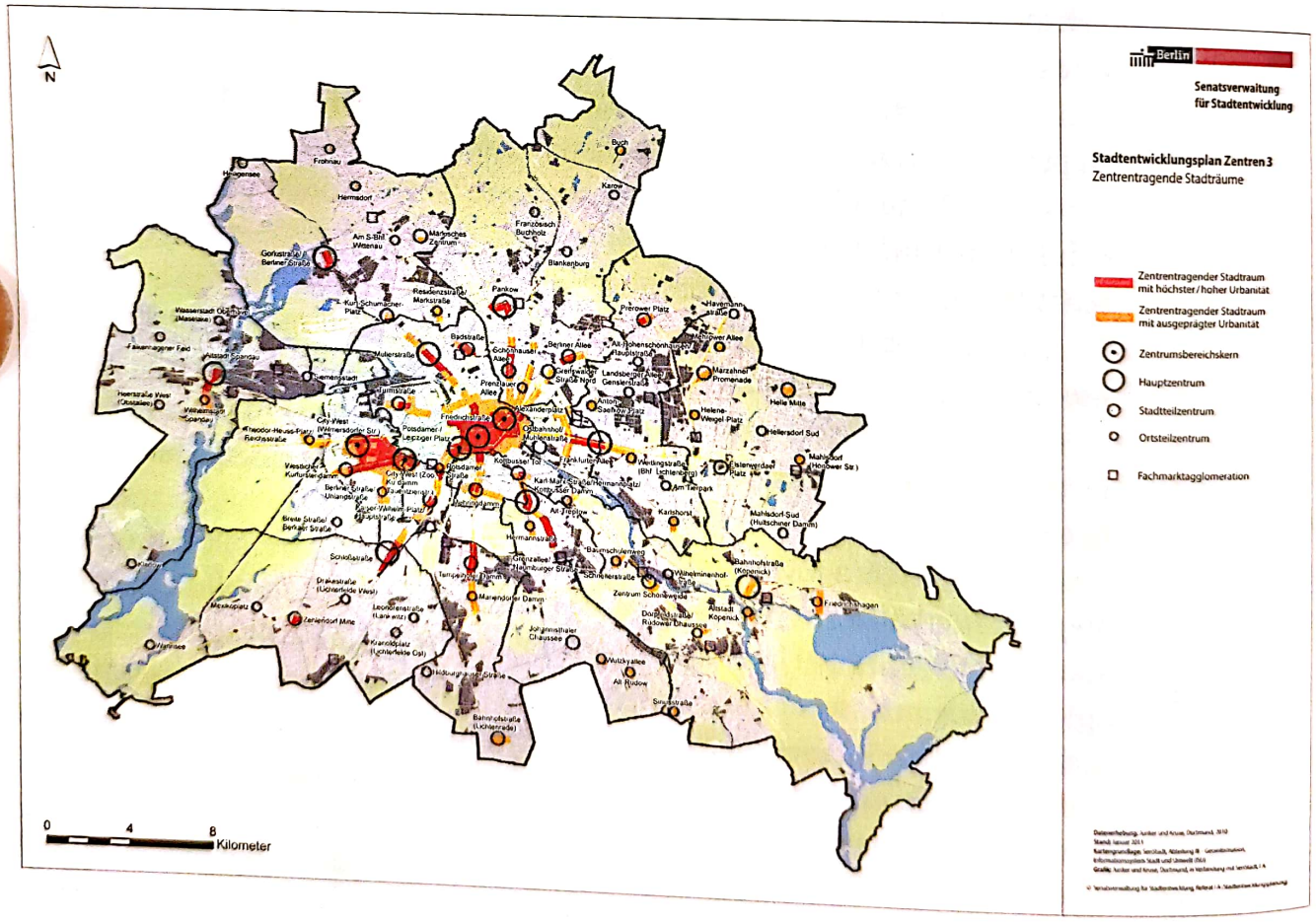
285 http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/zentren/2011-07-31_StEP_Zentren3.pdf

286 Trad. ns. din (Chapuis, 2005): „Beaucoup de Berlinois travaillent dans l'arrondissement où ils résident et ne ressentent pas le besoin d'un hypercentre".



Scanned with OKEN Scanner




**F 54** Berlin, planificarea centrelor_sursa: Berlin. 2011. Stadtentwicklungsplan, Zentren 3. Senatsverwaltung fur Stadtentwicklung. Berlin: Kulturbuch-Verlag GmbH.

Scanned with OKEN Scanner

Un exemplu interesant este constituit de reconectarea mai multor centre la nivelul zonei centrale în strânsă relație cu traseul Zidului Berlinului, proiecte precum noua gară centrală sau cartierul Guvernului și Parlamentului, dar și proiectul emblematic de la Potsdamer Platz.

Tot referitor la conectivitate putem spune că deși Berlinul are un sistem de transport coerent și eficient, noi investiții se afirmă: o nouă articulare regională și inter-regională sub forma unei legături nord-sud și care va traversa centrul într-un tunel de 3,4 km dispunând de trei gări: Hauptbahnhof (pol de schimb european extrem de important), Potsdamer Platz (centrul terțiar al Berlinului) și Südkreuz. Linia respectivă are drept scop afirmat o legătură mai rapidă centru-periferie.

### 13.1.3
### Londra: zone de activitate centrală

Sistemul de planificare englez, modificat începând cu 2004, nu cuprinde un instrument specific referitor la centralități. Abia prin intermediul *Local Development Framework* care în cazul Londrei datează din 2011 apar în ultima revizie prevederi tangențiale care fundamentează sistemul de centralități, în speță capitolul referitor la London's Places.

Prevederile se referă la toate cele trei niveluri administrative ale Londrei—Inner London, Outer London și Zona de activități centrale (CAZ).

Programarea centralităților se face pe mai multe paliere: la nivelul CAZ mizează pe două niveluri de centralitate, iar pe plan internațional, prin creșterea atracției pentru activități diverse, de rang înalt, cu imagine puternică. O serie de clustere specializate, precum cele din Inns of Court și Royal Courts of Justice, incinta universității din Bloomsbury/The Strand, Cluster Fund din Mayfair, servicii medicale în Harley Street și Theatreland în partea vestică sunt propuse pentru ranforsare; în al doilea rând, pe centre locale în care locuirea este identificată ca esențială.

Cel de-al doilea nivel se referă la **arii de oportunitate și intensificare**, prima reprezentând în general arii în declin propuse pentru revitalizare, iar ariile de intensificare sunt zone care sunt construite, dar suportă o densitate mai mare decât cea actuală[287]. Al treilea nivel este cel al **ariilor de regenerare**, constând în zone problematice cu probleme multiple, în general de foarte mari dimensiuni. Al patrulea nivel este cel al **centrelor de municipalități** pentru care este subliniată menținerea vitalității și viabilității centrului, intensificarea zonelor de locuințe, susținerea competitivității prin calitate, diversitate funcțională a centrului și a serviciilor publice și notabil păstrarea orașului la scara centrului. Cel de-al cincilea nivel este cel al **centrelor strategice din Outer London** reprezentând centre specializate cu rol pentru creșterea metropolitană și care se pot suprapune cu cele din zona interioară a orașului. Indicația este ca ele să fie programate pentru a fi complementare rețelei de centre municipale și nu pentru a fi în competiție

287 Spre exemplu, cele douăsprezece zone din estul Londrei acoperă 9.000 ha de teren cu o capacitate de 215.000 de locuri de muncă și 125.000 de locuințe (London's Places).

Scanned with OKEN Scanner

cu ele, grație unei programări funcționale fine. Ultimul nivel este cel al siturilor strategice industriale care sunt, în general, situri izolate sau protejate din cauza scării mari și a omogenității funcționale, singurele deziderate fiind accesibilitatea la infrastructură de mare capacitate și acces la resurse specifice.

Coloana vertebrală a acestei proiecții o constituie sistemul de transport în comun deja foarte bine dezvoltat căruia i se va adăuga un tunel subteran care va lega nouă gări noi și 25 de gări existente și care va avea punctul de maximă relaționare în centrul orașului, în stațiile Liverpool Station și Paddington.

Fișa comparativă a 12 metropole europene (v. Anexa 5 și Anexa 8) pune în evidență faptul că din punct de vedere al policentralității aplicate, metropolele insistă pe o grupare a lor în zona densă a orașului și în strânsă legătură cu rețeaua de transport deja existentă sau, în unele cazuri, în strânsă legătură cu proiecte noi, majore, de infrastructură. O altă caracteristică în cazul metropolelor cu o tradiție mai lungă a policentralității planificate este insistența pe ranforsarea permanentă a localităților mai mici din jurul centrului urban și menținerea lor ca puncte forte ale sistemului policentric.

Scanned with OKEN Scanner

# 14 Noul val de megacentralități

Începând cu declinul statului providențial, asistăm la o schimbare de scară a intervențiilor și de capacitate în gestionarea unor proiecte de anvergură. Figura centralității, optimist planificată, își găsește doar parțial ancorarea în realitate, fie ca urmare a unor eșecuri în planificare, fie ca urmare a unor schimbări profunde de ordin socio-economic. Forma autoritară căreia îi atribuim, în principiu, crearea orașului și mobilizarea resurselor și oamenilor pentru scopuri colective este în prezent nevoită să inițieze parteneriate cu sectorul privat pentru derularea acestor proiecte. Recunoaștem în această inițiativă o formă a slăbirii statului atotputernic, dar, în același timp, o formă de flexibilitate motivată de nevoia de a menține centralizarea marilor orașe, axată pe centrul orașului.

Începând cu ultimele două decade, asistăm la un val de proiecte de mari dimensiuni al căror subiect este orașul centru, în particular, zona centrală sau zona adiacentă ei, acolo unde un nou val economic și o nouă *atitudine mai urbană* a populației reclamă noi spații pentru vizibilitate, respectiv pentru urbanitate. Aceste inițiative își găsesc forma în ceea ce convenim să numim megaproiecte. Principala miză în afară de afirmarea unui oraș-centru mai puternic este intensificarea, indicând o preferință clară pentru restaurarea compacității și urbanității. Similar cu cazurile de centralități proiectate în periferie ca un pandant al centrului, noile megacentralități divulgă intenția de a prelua ceva din centrul tradițional al orașului la care adaugă noi tehnologii, arhitectură emblematică, sustenabilitate etc., într-un mod oarecum ironic, am spune, pentru că pe aceleași atuuri mizează în general orice centralitate. Ideea de a ranforsa per total centrul urban într-un context nu numai metropolitan, dar și internațional este vizibilă în intenția de a atrage funcții metropolitane, infrastructură și amenajări considerate actuale și de primă importanță (centre de afaceri, centre de conferințe, muzee, universități etc.). Noile proiecte (v. Anexa 1) sunt de fapt o reîntoarcere afirmată la densitate—ne amintim că tot ea a stat și la baza descentralizării—pe care o instrumentalizează pentru obținerea unui maxim de profit al concentrării sau ca „să regenereze arii ieșite de pe piață"[288] (IAURIF, 2007). Același studiu sintetizează mizele megaproiectelor în număr de cinci: *regenerarea urbană; dezvoltarea economică și culturală;*

288 To regenerate off-market areas.

Scanned with OKEN Scanner

*reducerea disparităților sociale și geografice; reducerea amprentei ecologice; războiul imaginii.*

Dat fiind numărul amplu de exemple, redăm în continuare doar o sinteză a principalelor caracteristici care ne poate ajuta să înțelegem, pe de-o parte, mizele și declanșatorul lor, iar pe de altă parte, logica teritorială în care intră. Putem sintetiza următoarele:

(1) păstrarea pe cât posibil a memoriei anterioare a sitului: feroviar, industrial, manufacturier etc. cu rolul de a conferi metropolei o recunoaștere a rădăcinilor sale culturale;

(2) o valorificare directă și vădită a cursurilor de apă sau a elementelor naturale, prin accentuarea prezenței lor, chiar la interior, în scopul accentuării ca element de peisaj teritorial mai amplu;

(3) atenția sporită la imaginea arhitecturală căreia îi revine rolul de semnificare simbolică a noii afirmări metropolitane;

(4) folosirea mobilității ca miez al proiectului, nu într-un sens separativ, așa cum era cazul în proiectele anilor '70, când autostrăzile erau trasate prin centrele orașelor, ci într-o logică de conciliere, de partajare, de interconectare;

(5) aprecierea rolului de catalizator și de atractor pe care îl poate avea cultura, dar și turismul ca motor economic;

(6) aplicarea mixității funcționale și sociale, ca *sine qua non* al proiectelor, depășind astfel logica de *zoning*: niciunul din proiecte nu exclude spre exemplu locuirea, birourile și comerțul etc.;

(7) inserarea unei sau unor funcțiuni, fie cu caracter de unicitate, fie susținute printr-un nou mix funcțional (Muzeul Confluenței, filarmonică etc.).

În privința țintei secunde care este afirmarea unei centralități metropolitane, întâlnim cel puțin două situații: prima este cea în care *proiectele sunt concepute ca o extindere a centrului* și, în acest fel, vizează constituirea, pe termen lung, a unei megacentralități în chipul unei recentralizări la o nouă scară; cea de-a doua situație este cea în care noul megaproiect este doar *parțial relaționat cu centrul*—uneori funcțiunile le dublează pe cele ale centrului—indicând de fapt o bipolaritate în care, deși nu este clară concurența celor două centre, nu se poate intui nicio colaborare, dar ne putem aștepta ca ele să ajungă la un moment dat să genereze o formă de centralitate relațională.

În concluzie, megaproiectele discutate propun o nouă interpretare a centralității, trecute în mod asumat la o formă care tinde către macro-monocentralitate, chiar dacă ea are la bază o bipolaritate. Așa cum în majoritatea cazurilor luate în considerare se pune un accent foarte mare pe legătura noii centralități atât cu centrul, cât și cu orașul în sine, putem aprecia evidența unei situații mai degrabă de cogenerare a celor doi poli, o situație, am putea spune, de coeziune multiplă.

Scanned with OKEN Scanner

# 15 Studiu de caz—Grand Lyon

Orașul Lyon se distinge prin poziția sa geografică la intersecția principalelor căi de circulație nord-sud în Franța, constituind totodată o poartă principală de acces vest-est la nivel european. Orașul s-a constituit într-un cadru geografic extrem de divers (colinele Fourvière și Croix Rousse precum și două cursuri de apă, Rhône și Saône, a căror confluență se află pe teritoriul orașului), condiționând astfel o dezvoltare specifică care a pus întotdeauna accent pe calitatea vieții.

Cu un decupaj administrativ extrem de complex, dezvoltat pe șapte niveluri, Lyon este al treilea oraș ca număr de locuitori (491.268/47,95 km2), după Paris și Marsilia, și al doilea ca număr de locuitori la nivelul aglomerației urbane după Paris (130.9672/533,68 km2 în 58 comune)[289].

Lyonul, constituit sub forma unei comunități urbane, deține numeroase atuuri: un țesut economic numărând 750.000[290] de locuri de muncă, un potențial amplu de formare pentru cercetători și studenți, un port industrial și joacă un rol important ca pol terțiar al Franței. Cel mai mare atu însă îl constituie inima orașului, reputată pentru patrimoniul arhitectural și istoric, diversitatea animației culturale, dar mai ales spații publice de foarte bună calitate.

Grand Lyon este o metropolă „planificatoare"[291], o Comunitate Urbană puternică, cuprinzând nu mai puțin de 58 de comune care în ultimii douăzeci de ani reprezintă mărturia unei evoluții constante, care astăzi îi conferă aspectul unei „aglomerații moderne, novatoare, grijulie cu creativitatea și cu calitatea vieții locuitorilor ei"[292]. Creat ca urmare a Legii 66 din 31 decembrie 1969, odată cu comunitățile urbane Bordeaux, Lille și Strasbourg, prin alipirea comunelor din Isère și Ain, în scopul „raționalizării cooperării intercomunale și de a pune la dispoziția unui număr de comune mijloace proprii pentru realizare și gestiune a unor proiecte". Ulterior, Grand Lyon a obținut două niveluri de intervenție complementare pentru o mai bună gestiune a dezvoltării urbane: nivelul strategic, nivelul operațional.

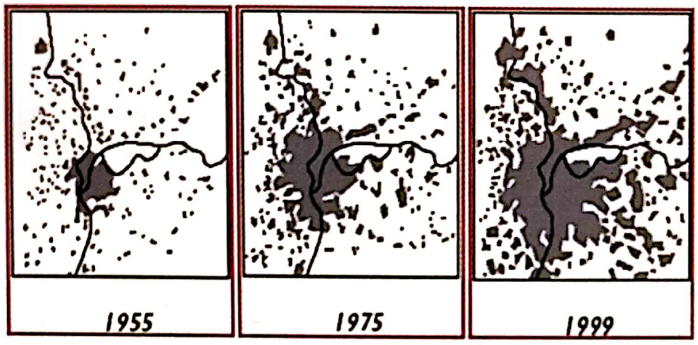
289 www.wikipedia.fr/lyon
290 INSEE—Janvier 2006.
291 Jean Frébault, președinte al Consiliului de Dezvoltare Grand Lyon (Conseil de Développement du Grand Lyon).
292 www.grandlyon.com



Scanned with OKEN Scanner

## 15.1
## Etapele de creștere a orașului Lyon

Pentru a nu insista excesiv pe acest aspect, putem rezuma faptul că Lyonul se dezvoltă pornind de la amplasamentele prezente ale bazei colinei Fourvière și ale Peninsulei (Presqu'île), dar rămâne un oraș redus ca talie până la jumătatea secolului al XIX-lea, atât din cauza barierei în dezvoltare pe care o constituia fluviul și, deci, a unei condiționări tehnice în gestionarea fluviului și a imposibilității de construire de poduri durabile, precum și din cauza apartenenței la alt regat (Dauphiné) și ulterior la alt departament (Isère) a malului drept al Rhône-ului până în 1349, respectiv până în 1969.




F 55 Etapele de creștere a orașului Lyon. În intervalul de 45 de ani recenzați, orașul crește cu 140%. Etapele de creștere a orașului între 1955 și 1999_ sursa: *Révélateurs de villes*, Agence d'Urbanisme de Lyon.

Cu toate acestea, odată cu anexarea Dauphiné-ului la Franța, orașul își schimbă structurarea și se dezvoltă după o serie de axe structurante (între podul Saône în dreptul bisericii St. Nizier și Rhône-ul în zona Guillotière) și în jurul unor „nuclee" (St. Jean, St. Just, St. Irénée, St. Paul, Notre-Dame de la Platière și St. Nizier), dar rămâne constrâns pe amplasamentul inițial, reușind doar câteva repoziționări ale incintei de fortificații în zona Croix Rousse și la sud de Bellecour, unde în 1560 este desenată lotizarea Villeneuve-du-Plat. Operațiuni mai ample au loc de abia începând cu jumătatea secolului al XVII-lea când este construită Piața Terreaux cu primăria și Piața Bellecour, constituind o mare parte a nucleului actual al centrului contemporan.

Perioada care coincide cu începutul Revoluției Industriale este marcată și la Lyon de o serie de schimbări majore: o dezvoltare intensivă a orașului și o expansiune și pe malul stâng, acolo unde problema nou intervenită a incintelor de fortificații este trecută cu relativă ușurință. Dezvoltarea mijoacelor de transport, în principal a căii ferate (prima linie de cale ferată din Franța este între Lyon și Saint Étienne), a transportului fluvial cu porturi de marfă dau un nou avânt orașului, impulsionat decisiv și de construirea de noi poduri peste fluviu, precum și de o intervenție notabilă în construirea unei îndiguiri pe cheiul Achille Lignon.

Cea de-a treia etapă majoră de creștere este marcată de investiții de mare anvergură odată cu creșterea gradului de motorizare în perioada de după al Doilea Război Mondial, perioadă care împinge orașul către o creștere fără precedent, mizând pe dezvoltarea infrastructurii rutiere de mare



Scanned with OKEN Scanner

capacitate. Deși putem aprecia și apariția unor centre secundare, reprezentate în special de gări și câteva facilități publice împrăștiate, centrul orașului intră într-o perioadă de relativ declin în care automobilul se impune, transformând centrul într-un aspirator de autovehicule și spații întregi în parcări, inclusiv malurile Rhône-ului și Saône-ului.

## 15.2
## Policentralitatea lyoneză prin prisma planificării

Odată cu această creștere, evidentă atât din punct de vedere demografic, economic, spațial, dar și din punct de vedere al transformării fizionomiei orașului, putem asista și la începutul unei perioade de planificare fără precedent în istoria orașului și care continuă și astăzi. Ea debutează discret prin planificarea haussmanniană. Lyonul atestă amploarea intervențiilor de restructurare, în special în cazul străzii Imperiale unde, cu eforturi uriașe, se realizează o arteră modernă pe care sunt amplasate edificii (Palais du Commerce, Cordeliers Palais de la Bourse, Chambre de Commerce, Conseil des Prud'hommes) și piețe importante (Place de la Comédie, Place Bellecour) care au devenit astăzi elementele primare de centralitate ale orașului. Un principiu de bază în realizarea intervențiilor este dezvoltarea cartierelor periferice prin mai buna relaționare cu centrul, posibilă cu ajutorul creșterii capacității, dar și numărului de străzi.

Fără a intra în detalii însă, pentru că atât formele de parteneriat și în general de instituționalitate, complexitatea mecanismelor financiare și a operațiunilor întreprinse, evoluția consultării populației—alt element în care planificarea lyoneză este pionieră—ar încărca excesiv prezenta sinteză, ne vom focusa pe felul în care, în documentele de planificare parcurse, este gândită centralitatea orașului sau, după caz, aglomerația urbană.

### 15.2.1
### 1958 – 1962 Planul Director de Urbanism al Regiunii lyoneze[293] — PUD

PUD venea într-un context în care populația era de 773.500 locuitori, repartizați în 56 de comune și prevedea expansiunea la 1.034.000 locuitori până în 1975 și 1.500.000 până în 1990, consta deci într-o planificare pe cca. 30 de ani, etapizat. De altfel, PUD-ului îi revine punerea problemei expansiunii spațiale în mod explicit, fapt preluat de restul documentațiilor ca problemă prioritară căreia se va încerca să i se dea răspunsuri diverse. Acest lucru se datorează și dispersiei mari a zonelor de locuit în periferie comparativ cu nucleul istoric dens, așa cum este reprezentat în Figura 55 pentru anul 1955.

PUD prevedea o limitare a dezvoltării nucleului central prin aruncarea creșterii dincolo de un perimetru central și separarea printr-o serie de zone verzi, numite și „fragmente de natură"[294], precum și printr-o asociere

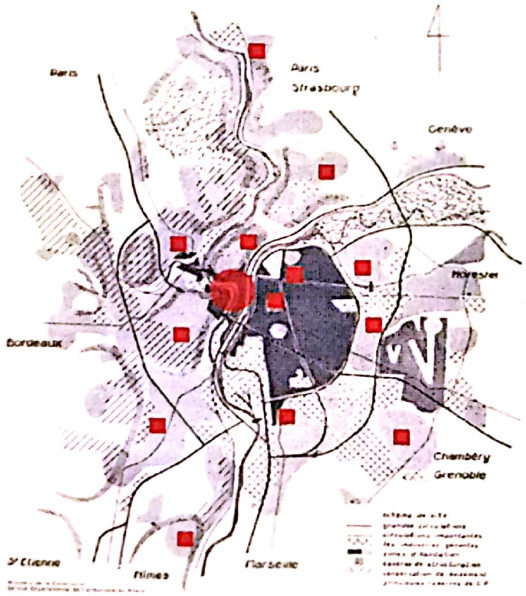
293 PUD—Plan Directeur du Groupement d'Urbanisme de la Région Lyonnaise.
294 Trad. ns. din limba franceză: „Morceaux de nature".



Scanned with OKEN Scanner

strânsă între noile zone de locuire și cele industriale, mizând pe dezvoltarea zonelor industriale ca inimă a noilor zone de locuire. Planul marchează o serie de centre exterioare bazate pe nucleele inițiale ale orașelor din jur, de mici dimensiuni la acea perioadă, precum și o serie de propuneri rutiere și feroviare care accentuează orbitarea în jurul zonei centrale și o legătură între polii periferici. Este planul care, prin lansarea ZUP-urilor[295] și implementarea lor, marchează fundamental peisajul urban al periferiilor Lyonului prin construirea unor cartiere masive de locuințe, supuse în ultima decadă unor operațiuni de tip GPV (Grand Projet de Ville)[296] din care este notabilă operațiunea La Duchère[297] (Lyon, 2003).

F 56



F 57 Localizarea centralităților pe Plan Directeur du Groupement d'Urbanisme de la Région Lyonnaise, de Joseph Maillet (PUD 1958 -1962), în imagine Bron-Parilly / foto: turnul panoramic din La Duchère, construit între 1969 și 1972 după proiectul arh. François-Régis Cottin, patrimoniu de secol XX_sursa: *Un siècle d'architecture contemporaine: Lyon et alentours*, plan-guide pour des promenades architecturales, Robert DUSSUD, Maison de l'architecture en Rhône-Alpes, 2004.

295 Zones à urbaniser en priorité.

296 Cartierul La Duchère face parte din inițiativa Grand Projet de Ville, alături de cartierele Rillieux-la-Pape, Vaulx-en-Velinet și Vénissieux, întreaga operațiune implicând 75.600 de locuitori și 29.000 locuințe (din care 83% Habitation Loyer Modere). Proiectul poate fi consultat online: http://www.gpvlyonduchere.org/documents/cartes/carteA3.pdf

297 Proiectul La Duchère este emblematic pentru transformarea radicală printr-o reducere a locuințelor sociale de la 100% la 62%—și ca urmare a dărâmării a 1.700 de locuințe sociale—și a reconfigurării, astfel, a mixului social, dar și a formelor de proprietate (crește simțitor numărul locuințelor cu acces la proprietate) și a activităților ca urmare a declarării zonei ca Zone Franche Urbaine.

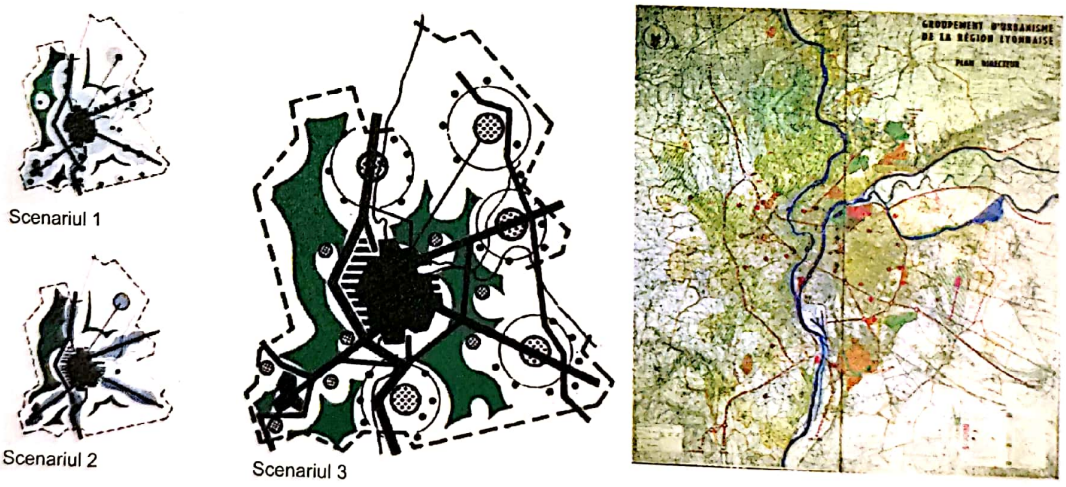


Scanned with OKEN Scanner

Totodată, construcția masivă de locuințe absoarbe în timp o populație numeroasă care din cauza întârzierii realizării unor echipamente suficiente rămâne dependentă de centrul orașului.

### 15.2.2
### 1962 – 1966 Planul de Amenajare și Organizare Generală la scara regiunii lyoneze[298]

Venind ca inițiativă declanșată de DATAR care prevedea repartizarea rezonabilă a populației și a centrelor de decizie în diverse orașe mari, printre care și Lyon, PADOG-ul lyonez aplică o politică descentralistă prin conceperea unor entități urbane independente de orașul Lyon. În număr de cinci, sub forma unor orașe noi, unitățile independente sunt prevăzute a prelua circa 200.000 de locuitori fiecare, ajungând la 1.600.000 cumulat cu Lyonul (500.000 – 600.000 locuitori), viziunea fiind într-o separație totală de Lyon, asigurată și de centuri verzi ample, dar și printr-o autonomizare grație proiectării unor centre proprii, cu putere de polarizare crescută. Asistăm, așadar, la o politică orientată nu numai de deconcentrarea Lyonului, dar și la o polarizare către periferii. Remarcăm raportul dominant pe care l-ar fi avut periferia în detrimentul centrului. Orașele noi ar urma să se grefeze pe localități existente.




F 58 1962–1966 Planul de Amenajare și Organizare Generală la scara regiunii lyoneze (PADOG le Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale), cele trei scenarii de dezvoltare și planul întocmit de René Gagès și Frank Grimal, publicat la 2 februarie 1962_sursa: (Archives municipales, *et al.*, 1999) disponibil și online: http://www.archives-lyon.fr/

298 PADOG–Le Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale.

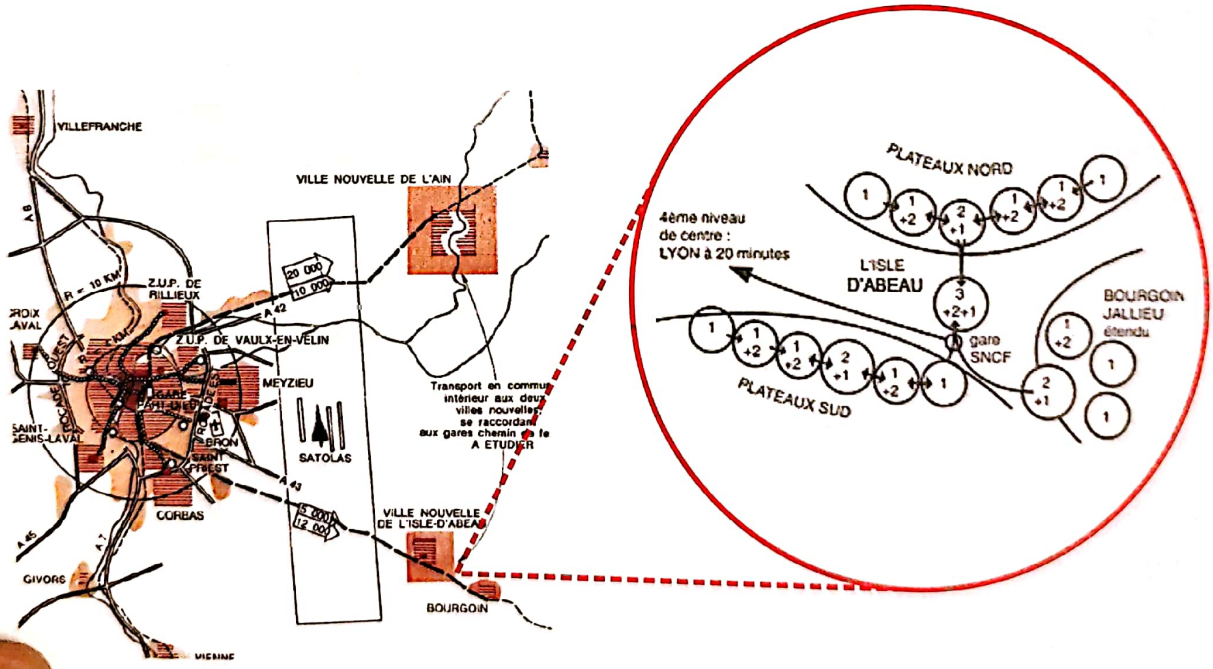


Scanned with OKEN Scanner

## 15.2.3
## 1966—1970 Schema de Amenajare a Ariei Metropolitane[299]

Ca urmare a politicii naționale franceze, susținând o reducere a monocefaliei pariziene prin aplicarea unei politici ample de descentralizare, sunt propuse opt metropole de echilibru vizând a reechilibra teritoriul național prin ranforsarea marilor orașe după cum urmează: Lyon-Saint-Étienne-Grenoble; Aix-Marseille; Lille-Roubaix-Tourcoing; Toulouse; Bordeaux; Nantes-Saint-Nazaire; Strasbourg; Nancy-Metz și o serie de alte cinci începând cu 1973.

Această decizie este urmată de dotarea metropolei Lyon-Saint-Étienne-Grenoble cu un OREAM (Organisation d'Etudes d'Aménagement des Aires Métropolitaines) care își propune o viziune de la un nivel extins de planificare, ideea de implementare a multipolarității fiind la un nivel extrem de mare între cele trei orașe. Din punctul de vedere al Lyonului, OREAM aduce o serie de beneficii, în special în privința conectivității viitoare a orașului la o scară europeană, în speță, programarea gării Part-Dieu, a aeroportului Satolas (realizat de Santiago Calatrava), a conectării mai bune la rețeaua de TGV,[300] precum și o serie de inele de autostrăzi. De asemenea, în privința centrului direcțional de la Part-Dieu este prevăzută o legătură rapidă de transport în comun în sit propriu cu centrul orașului.




F 59 Sistemul de transport în comun cf. OREAM (Organisation d'Etudes d'Aménagement des Aires Métropolitaines) și schema nr. 5—principiul după care sunt stabilite nivelurile de centralitate_sursa: SDAU de L'Isle d'Abeau, 1978.

Lyonul îi datorează acestui plan prima inițiativă care prevede o ierarhie a centralităților, dar și sublinierea—încă discretă—a necesității lor de complementaritate. Este de asemenea folosit termenul dispozitiv de

299 SDAM—le Schéma d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine.
300 Train Grand Vitesse.



Scanned with OKEN Scanner

centralități periferice. Într-un gest de continuitate față de planul anterior discutat, dar și mai realist, OREAM reia ideea orașelor-noi, de data aceasta în număr de două (L'Isle d'Abeau și l'Ain), menite să absoarbă o parte a afluxului de populație, în timp ce crește (din nou) cifra estimată a viitorilor locuitori la 1.700.000. De remarcat că de această dată trama verde a sistemului urban nu mai separă localitățile, ci oferă un fel de centură verde aglomerației urbane.

**Orașul-nou L'Isle d'Abeau**

Reluat prin SDAU din 1978, orașul-nou L'Isle d'Abeau—în prezent singurul oraș-nou realizat în jurul Lyonului—cuprinde ca obiectiv o dezvoltare conform unui principiu discontinuu polinuclear—recognoscibil și în PADOG—care permite păstrarea avantajului concentrării, dar și al proximității. Viziunea este atribuirea unui triplu nivel al centralității:

- „cartierul" (8 - 15.000 locuitori) grupat în jurul centrului de proximitate care ar urma să aibă comerț cotidian, școală, colegiu etc.;
- un ansamblu format din Plateau Nord și Plateau Sud, prevăzut la 70 - 85.000 de locuitori deserviți de un centru secundar cu liceu și alte echipamente de rang inferior;
- orașul de ansamblu federat de centru, situat în centrul geometric care grupează toate echipamentele administrative și culturale, polarizând circa 250.000 de locuitori în total și care este legat cu zonele adiacente prin axe de transport.

Observăm deci un nerealism al planificării *prea optimiste* a anilor '60. Ca urmare a emiterii[301] programului de priorități din 1970, L'Isle d'Abeau rămâne singurul oraș-nou planificat în nord-estul Lyonului și implementat în prezent, numărând cca. 15.000 de locuitori.

## 15.2.4
## 1968 - 1978—Schema Directoare de Amenajare și Urbanism[302]

**Planul Delfante**

SDAU 1968 este precedată de Planul Delfante (21 iulie 1969), referitor de data aceasta doar la orașul Lyon căruia îi recunoaștem o serie de merite *avant la lettre*:

(1) o poziționare pionieră ca scară de propunere între SDAU și POS (Plan de ocupare a solului) ceea ce era și este încă o noutate;

(2) pune accent pe mixitatea funcțiunilor și pe o viziune tripolară a orașului bazată pe *centrul vechi, Presqu'île* și *Part-Dieu*, poli care sunt confirmați și astăzi de noi imbolduri de amenajare/reamenajare. Citim în cea de-a doua măsură ideea precursoare a unei centralități regăsite în prezent, pe care o vom explica mai târziu.

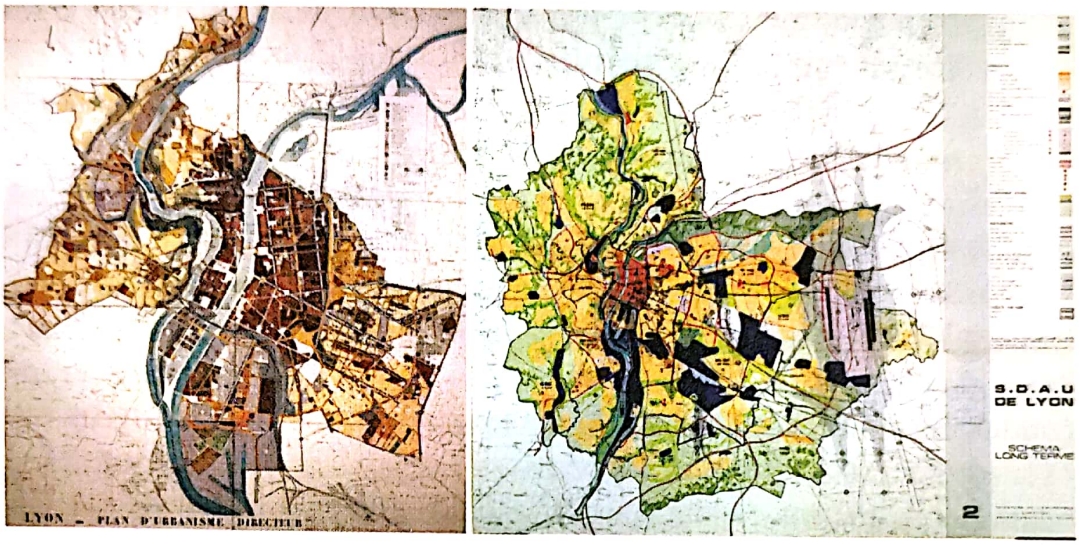
301 Les programmes et actions d'aménagement prioritaires délibérations du CIAT du 26 mai 1970 et présentation au Conseil des Ministres du 10 juin 1970.

302 SDAU—le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.



Scanned with OKEN Scanner

Schema Directoare, concepută în plin avânt al erei *tout-voiture*, este precursoarea unor propuneri care vor afecta orașul pe termen lung atât negativ, cât și pozitiv. Printre cele negative, deși conduce la o creștere a accesibilității urbane, este propunerea unei rețele de autostrăzi atât exterioare orașului, cât și *penetrante*, cauzatoare de fracturi fizice pe care astăzi Lyonul le consideră priorități de rezolvat. Ea este balansată doar central de propunerea unui sistem de metrou urban, funcțional în prezent, și propus pentru extindere. Propunerile SDAU se desfășoară la un nivel complex, în sensul unei tratări a multor aspecte simultan.




F 60 st: Planul Delfante, 1969, scara 1:5000; dr: Schema Directoare de Amenajare și Urbanism Lyon, 1978, scara 1:50000_sursa: Arhivele Agenției de urbanism a comunității urbane Lyon, 1968-1978—Schema Directoare de Amenajare și Urbanism (SDAU le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme).

Tributară schemei precedente în aprecierea evoluției numărului de locuitori la maximum 1.7000.000 până în 2010, precum și în aprecierea numărului de locuri de muncă (estimate să crească de la 478.500 în 1968 la 700.000 în 2000), prevede și restructurarea centralității lyoneze prin limitarea urbanizării excesive, prin infuzarea de centralitate a centrelor deja existente, respectiv a Lyonului și a centrelor din prima coroană (moment decisiv pentru orașul lipit de Lyon, Villeurbanne, care își consolidează centrul dens, cu o compoziție și cu o arhitectură deosebite). Periferia trebuie bine conectată la echipamentele de rang superior pentru a permite menținerea unei trame verzi. Ca urmare a unui avânt intervenționist impulsionat de dorința de descentralizare puternică, o serie de noi echipamente regionale sunt propuse să vitalizeze economia orașului și pe cea a aglomerației urbane lyoneze constând într-o serie de centre universitare, spitale susținute de asemenea de dezvoltarea infrastructurii rutiere.

Mai riguroasă cu măsurile de contenire a urbanizării, dar și mai rafinată în privința unora dintre propuneri, SDAU 1978 propune o clasificare a centralităților în funcție de trei niveluri:

- **hipercentrul** ar urma să susțină aspirația regională a orașului prin găzduirea funcțiunilor de rang superior administrative, socioculturale, comerciale, bancare, iar pe de altă parte să fie extins pe Presqu'île și pe malul



Scanned with OKEN Scanner

stâng al Rhône-ului, cuprinzând și Part-Dieu, fiind necesară în acest sens o amplă operațiune de restructurare, urmată de pietonizare parțială;

- **centre-filtru** precum Vaise, la Croix-Rousse, Villeurbanne, Venissieux, Oullins și Neuville vor fi investite cu funcțiuni pentru a reduce dependența regiunii de hipercentru;
- **centre inter-cartier** precum Rillieux-la-Pape, Vaulx-en-Velin, Bron, Sainte-Foy, Tassin-la-Demi-Lune, Saint-Rambert, Décines-Meyzieu[303], Saint-Genis-Laval și Corbas-Feyzin vor fi investite cu un mix funcțional cuprinzând administrație, comerț, servicii socioculturale.

### 15.2.5
### 1984 - 1992—Lyon 2010[304]

Având ca subtitlu „un proiect de aglomerație pentru o metropolă europeană" Lyon, 2010, bazându-se pe o serie de noi transformări, în special la nivelul infrastructurii, dar și în figura noului val de descentralizare, anticipează creșterea prestanței și vizibilității la nivel european a metropolei lyoneze. Într-un context marcat mai degrabă de o respingere a trecutului *„trente glorieuses"* și de o emancipare în raport cu serviciile ministeriale care conduseseră planul anterior (DDE du Rhône), Lyon 2010 lansează o critică la adresa tradiției SDAU-urilor—care se și încheie ca mod de planificare odată cu cel din 1978—fondată pe necesitatea reducerii concepției top-down și de nevoia unei mai bune articulări cu scara locală, cu actorii locali nou investiți prin descentralizare. Retrospectiva citată notează faptul că previziunile și propunerile mult prea optimiste ale SDAU 1978 sunt contrazise de mersul diferit al realității, transcris atât în mutații în contextul economic și în domeniul *urbanismului comercial*, cât și din cauza dificultății de implementare a unor măsuri judecate la o scară prea largă—citează aici centrele urbane menționate.

În afara unei mize europene a planificării, documentul subliniază și o inerție a documentațiilor anterioare, manifestată în nerecunoașterea unor calități și potențialități ale Lyonului, dar în primul rând al centrului său. Documentul atribuie centrului rolul susținerii transformării socio-economice viitoare și, în timp ce ambițiile internaționale se pot răsfrânge asupra întregii aglomerații urbane, centrul este cel care trebuie să dețină imaginea conducătoare a acestei transformări.

**Structurarea sa se bazează pe cinci noi provocări:**

- dezvoltarea economică marcată de stagnarea numărului de locuri de muncă
- internaționalizare
- afirmarea europeană și concurența între orașe
- transformări sociale—îmbătrânirea, amestecul, precum și dezechilibrele sociale

303 Urbanizarea difuză va anula șansele realizării liniei de transport în sit propriu în perioada scursă de la propunere până la aprobarea planului în 1978.

304 SDAU 1992.



Scanned with OKEN Scanner

- miza environmentală și ecologică în plin avânt în perioada respectivă.

Ca răspuns la tipul de planificare top-down, Sepal și Agence d'Urbanisme, însărcinate cu elaborarea și comunicarea noului plan, lansează o procedură de consultare publică, fără precedent, constând în grupuri de lucru, comisii de experți, consultări internaționale, grupuri de lucru teritoriale descentralizate, ateliere tematice etc.

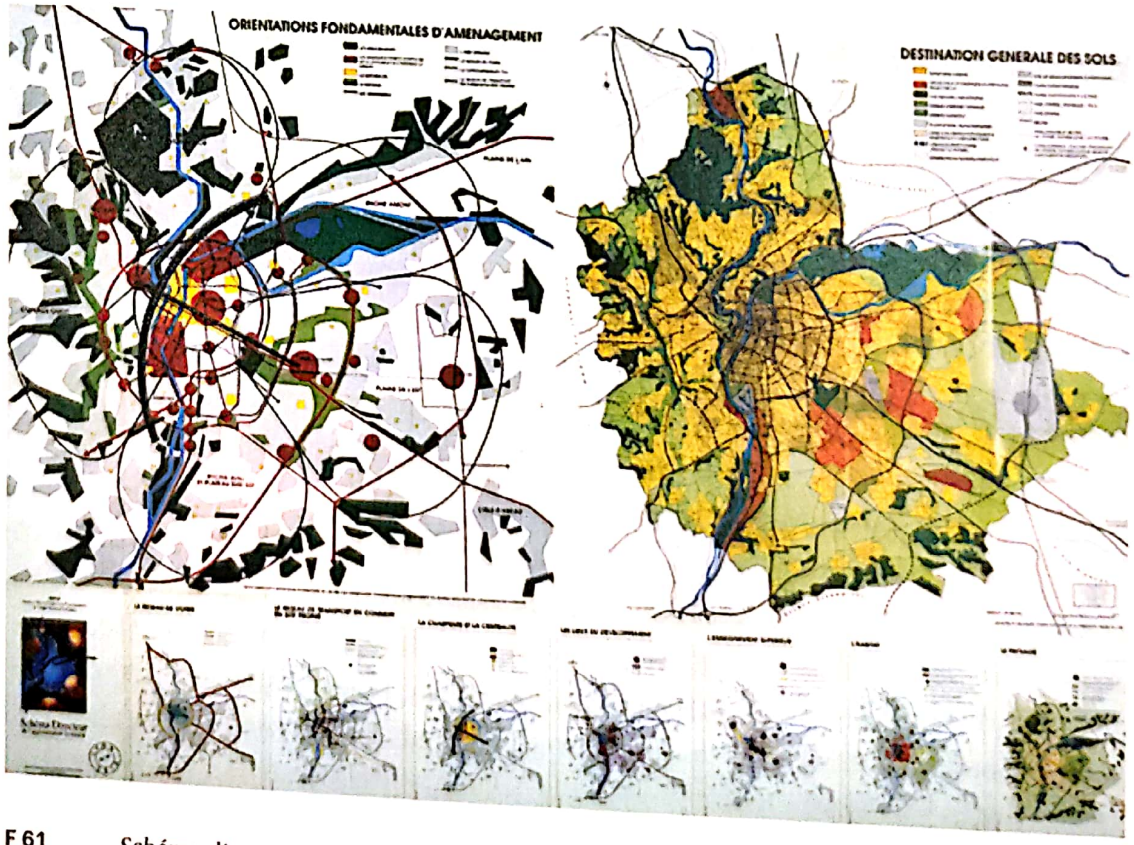
**Cele două aspirații ale Lyon 2020 sunt:**

(a) afirmarea metropolei internaționale Lyon;
(b) o metropolă agreabilă pentru locuire.

**Osatura proiectului**—săgeata și arcul: axa cursurilor de apă (Rhône și Saône) și axul est-vest care se intersectează în centrul orașului (am putea nota o figură a centrului nu atât centrată cât centralizantă).

**Opțiunile majore ale proiectului—le vom cita pe toate, dar vom face o serie de comentarii la tema cercetării:**

(1) organizarea creșterii prin crearea de situri de dezvoltare strategică;
(2) ranforsarea centrului și centrelor;
(3) structurarea teritoriului după trama verde: protecția zonelor agricole periurbane și amenajarea râurilor;
(4) dezvoltarea orașului asupra sieși *(sur elle-même)*;
(5) reechilibrarea funcțiunilor și resorbția dezechilibrului între est și vest.




F 61 *Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise*, mai 1992, scara 1:50000_sursa: Arhivele Agenției de urbanism a comunității urbane Lyon.

Scanned with OKEN Scanner

### 15.2.6
### 2003—un demers paralel multi-scalar—SCoT (Schema de coerență teritorială) și InterSCoT (Schemă de coerență interteritorială)

**Bilanț asupra gradului de împlinire a obiectivelor prevăzute în proiectul *Lyon 2010***

SEPAL (syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise) întreprinde un studiu în 2005 pentru a vedea efectele planificării făcute în urmă cu 15 ani, iar constatările sunt interesante de notat:

**Principalele neîmpliniri:**

În raport cu planul anterior, observăm creșterea mizei de la metropolă europeană la cea de mare metropolă europeană, chiar dacă între timp au loc unele transformări ce pot fi sintetizate după cum urmează:

- pentru multe comune puțin dezvoltate documentul folosește direct ca document de reglementare;
- o accentuare crescândă.a disparităților sociale și economice determinată de menținerea presiunii imobiliare, în special prin locuire individuală de densitate scăzută și de o relativă ignorare a ansamblurilor colective din punct de vedere al preocupării administrației;
- o concentrare foarte mare pe investiții în măsuri sociale și amenajare în special în centru, în detrimentul unor situații mult mai urgente; de asemenea o privilegiere a deservirii cu transport în comun cu toate că apar probleme de staționare nerezolvate;
- o programare destul de optimistă a echipamentelor care nu își găsesc răspuns nici în cererea de pe piață, nici în capacitatea administrației de a le valorifica (Saint-Germain-au-Mont-d'Or, zone des Quatre Chênes etc.) având uneori ca efect chiar apariția unor polarități dincolo de limitele aglomerației;
- infrastructura rutieră de mare capacitate nerealizată în mare proporție, concomitent cu o articulare insuficientă a gărilor în țesutul urban și cu transportul în comun.

**Principalele împliniri:**

- afirmarea funcțiunilor metropolitane în principal în centrul orașului prin realizarea a numeroase echipamente majore (situri universitare, mari proiecte culturale și sportive) în lungul celor două axe anunțate;
- plasarea la nivel internațional a metropolei, atrăgând numeroase companii și prestigiu, precum și amenajări susținute care cresc calitatea vieții;
- punerea în valoare a centrului prin spații publice amenajate, plan lumière, valorizarea patrimoniului;
- centre de comune sau de cartier revalorizate prin eforturi susținute (totodată, studiul atestă o concurență amplificată din partea altor centre comerciale, de loisir etc. care tind să producă un declin comercial al cartierelor respective).



Scanned with OKEN Scanner

## Starea de policentralitate

Centrul orașului este recognoscibil, cu identitate puternică, ale cărui calități sunt bine puse în valoare de o serie de intervenții în spațiul public—spații publice reamenajate, plan de iluminat—, edificii restaurate și puse în valoare, pietonizare și eficientizare a deservirii cu transport în comun și continuă să se extindă pe Presqu'île și parțial către nord-vest pe valea Saône-ului și pe malul stâng al Rhône-ului înspre Part-Dieu. O centralitate din ce în ce mai puternic afirmată este centrul Villeurbanne-ului denumit „les Grattesciels" care profită de prestigiul lyonez și de dezvoltarea pe axa est-vest a centrului Lyonului, dar și de calități care îi sunt proprii, precum ansamblul primăriei cu zona de *zgârie-nori*.

Deși polii periferici atestă o creștere a polarizării, dar și a specializării în anumite activități industriale sau terțiare, ei rămân foarte puțin autonomi față de Lyon și deci rămân în continuare dependenți. În schimb, centrele mai îndepărtate, situate la mai mult de 30 km, cum este cazul Villefranche-sur-Saône sau Saint-Chamond, din cauza unei istorii proprii și a unei mase urbane acumulate în timp, fără a fi sub influența Lyonului, au un grad de autonomie crescut. Intuim aici dublul avantaj al distanțării: pe de-o parte, face ca potențialul navetism către Lyon să fie îngreunat, dar asigură și din punct de vedere istoric o creștere și o diversificare proprie.

## Tendințe socio-economice la nivelul aglomerației urbane

Înainte de a trece la prevederile noilor documente de planificare lyoneză, ale căror estimări pentru următorii douăzeci de ani nu le putem judeca decât din punct de vedere al ambiției administrației, este necesară o punere în perspectivă a celor discutate până acum. Ca reluare a întregului demers de până acum, ne propunem să urmărim, pe de-o parte, evoluția numerică a populației comparativ între Lyon și Grand Lyon în cei cca 50 de ani de la primul plan discutat și, totodată, o fișă comparativă a populației estimate de fiecare document de planificare cu privire la Grand Lyon și evoluția reală a populației. Putem face următoarele observații:

- în timp ce populația Grand Lyon-ului crește aproape constant, între momentele marcate, populația Lyonului prezintă o descreștere importantă între 1968 și 1975, urmată de o inversare a tendinței începând, mai ales, cu 1990. Logica acestei relative disjuncții—în prima perioadă—constă în faptul că începând cu 1968, moment care coincide și cu crearea Grand Lyonului, există o politică susținută de încurajare a creșterii periferice care se bazează atât pe creșterea atrasă din exterior, cât și pe tendința de golire a Lyonului, precum și ca urmare a tendințelor de schimbare în economie, prin trecerea de la o economie bazată pe industrie la una bazată pe servicii. Perioada a doua este de asemenea interesantă pentru că în timp ce Gand Lyonul crește mai accentuat ca număr de locuitori, Lyonul contribuie mai mult la această creștere, apreciindu-se considerabil. Rezultatul poate fi pus pe seama unei reafirmări a orașului, a lansării multor proiecte cu vizibilitate mare și a prestigiului câștigat de aglomerația urbană per total.

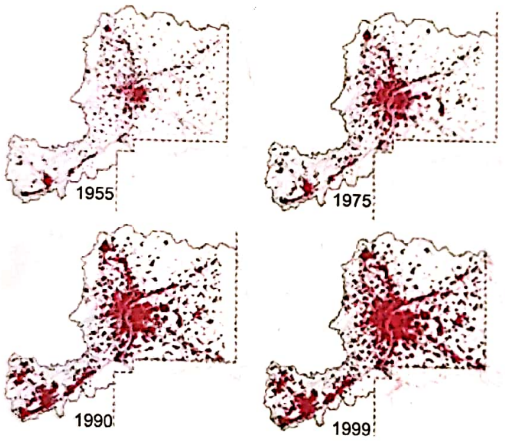


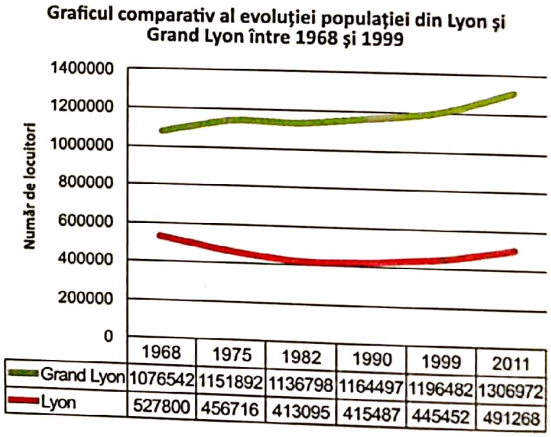
Scanned with OKEN Scanner

Cei 50 de ani scurși de la primul document de planificare discutat, cu unele fluctuații majore de politică, își arată astăzi rezultatele sub forma unei treceri către o afirmare a aglomerației urbane dincolo de granițele proprii și, așa cum vom vedea, dincolo de cele naționale. Totodată, remarcăm un optimism prea mare, constant, al documentelor de planificare citate. Figura 62 arată un grad crescut de nerealism în privința estimărilor de creștere, nerealism care se poate confirma parțial și la nivel economic, deși datele avute la dispoziție nu au permis decât o evaluare precară.

În prezent, între aspectele înregistrate la nivelul aglomerației urbane între 2006 – 2011, este notabil un dinamism demografic și economic cu o creștere a populației active (25 – 54 ani) cu 3,1%[305], concomitent cu creșterea locurilor de muncă cu 5,7%, atribuindu-i Lyonului poziția a patra ca ritm al creșterii, fapt resimțit și la nivelul creșterii stocului de locuințe.

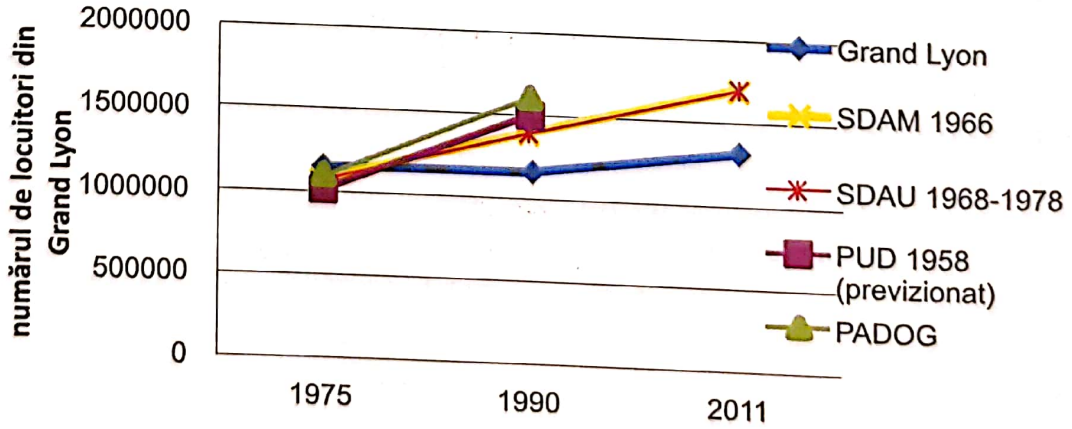
Este vizibilă în aceeași perioadă o depreciere a sectorului industrial balansată însă de cel terțiar (-12.500 contra +59.400) care atrage un puternic fenomen de gentrificare cu predilecție de amplasare către centrul orașului Lyon și către unele comune adiacente. Periferia este marcată de fenomene similare, dar mult mai puțin resimțite.




| | 1968 | 1975 | 1982 | 1990 | 1999 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Grand Lyon | 1076542 | 1151892 | 1136798 | 1164497 | 1196482 | 1306972 |
| Lyon | 527800 | 456716 | 413095 | 415487 | 445452 | 491268 |

F 62 Graficul comparativ al evoluției populației din Lyon și din Grand Lyon între 1968 și 1999_sursa cartării: territoires.rhonalpes.fr_ sursa datelor: ante 1999 statistici oficiale Ldh/EHESS/Cassini după 1999 statistici Insee / prelucrare M.A.




F 63 Tabel comparativ între creșterea populației Grand Lyon-ului și previziunile de creștere din diferite documentații de planificare_sursa: prelucrare M.A.

305 INSEE–Rhône-Alpes.



Scanned with OKEN Scanner

## Principalele prevederi și principii ale ScoT și InterSCoT

Teritoriul proiectului pentru ScoT (SEPAL, 2010), cuprinzând aglomerația urbană și o serie de 15 comune adiacente aglomerației din partea estică și din Val d'Ozon (sud) afectează: 72 comune, 131.200 locuitori și o suprafață de 730 kmp și 665.000 angajați, 575.000 gospodării[306] și se bazează pe următoarele principii:

(1) multipolaritate
(2) echilibru oraș-natură
(3) vocație multifuncțională a teritoriului urban care trebuie să excludă suprafețele mari monofuncționale
(4) intensitate urbană

Teritoriul vizat pentru InterSCot cuprinde 2,9 milioane de locuitori, două aglomerații urbane (Lyon și Saint Étienne), patru poli urbani cu peste 50.000 de locuitori fiecare, o comunitate urbană (Lyon) și șase comunități de aglomerare, 795 de comune. Din punctul de vedere al metropolei lyoneze, estimările sunt de 3,2 milioane locuitori pentru anul 2030, pe o suprafață constituită în nu mai puțin de 60 de polarități.

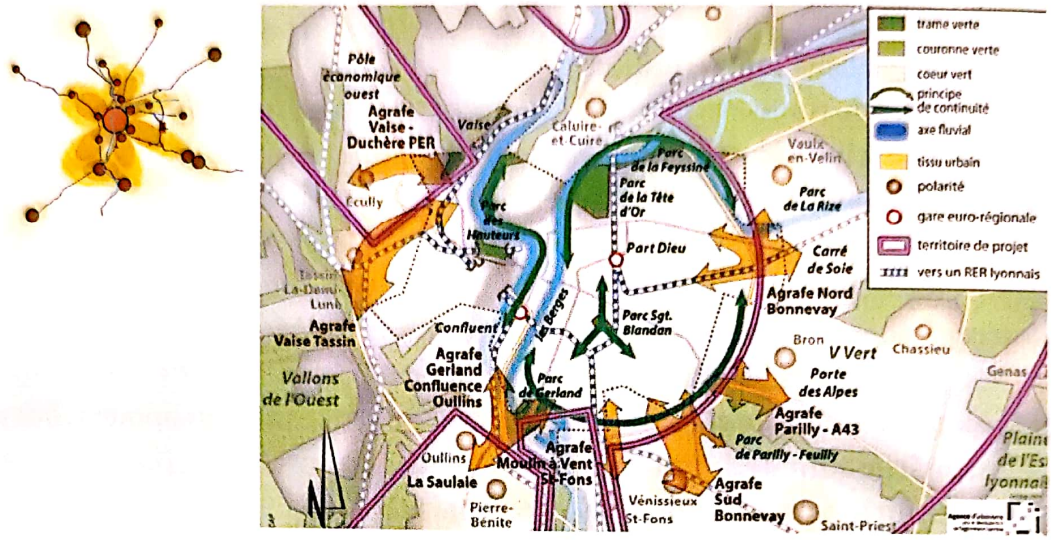
Multipolaritatea, așa cum este prezentată și detaliată în ScoT Lyon, este conjugată pe trei niveluri:

- **poli de proximitate** care susțin un oraș al *distanțelor* scurte și care oferă acces facil la dotări cotidiene de tipul școală, comerț de proximitate, spații publice bazate pe o densitate optimă (nu e indicată), organizate în poli, în relație cu transportul în comun sau cu calea ferată acolo unde este prezentă;
- **poli intermediari** (secundari) situați la limita aglomerației (Bourgoin-Jallieu, Vienne ou Villefranche-sur-Saône) cărora le trebuie acordată o autonomie relativă cu o gamă mai mult sau mai puțin completă de echipamente (liceu, piscină, pol comercial, cinematograf, gară etc.). Este notabil faptul că metropola Grand Lyon admite polarizarea unor funcțiuni dispersate și greu de identificat ca poli, dincolo de limitele comunale, și își propune fie o ranforsare a lor, fie o structurare și o organizare pentru a participa la dezvoltarea aglomerării urbane. Indicația este către o structurare plurifuncțională care să asigure o ponderare în mobilitatea și în presiunea pusă la nivelul aglomerației pe alte zone. Transportul public este esențial;
- **poli metropolitani** (Part-Dieu, Gerland, Vaise etc.) cărora le este alocat un rol motor pentru aglomerația urbană cu rol structurant.

306 INSEE, 2006.

Scanned with OKEN Scanner

*Pentru a contribui la promovarea unei guvernări metropolitane fondate pe respectul identităților locale și al principiului subsidiarității, aglomerația înțelege construirea unei arhitecturi metropolitane acceptând principiul implantării de funcțiuni metropolitane într-un număr mai mare de poli, într-o logică a valorizării teritoriale și a solidarității metropolitane.*[307]




F 64 st: Schema de organizare multipolară,
dr: Geografia proiectului—zona centrală_sursa: ScoT 2030, Projet d'aménagement et de développement durable (PADD), consultat online: http://www.scot-agglolyon.fr/

Fiecare polaritate urbană trebuie să concilieze locuitori, activități și echipamente necesare dezvoltării aglomerației urbane care urmează să fie articulată, în prioritate, de dezvoltarea unui sistem de transport în comun și rutier care este menit să structureze creșterea metropolei.

### 15.2.7
### Către un centru metropolitan

Iată ce spune Bernard Lensel, într-un interviu acordat revistei „Urbanismul", despre noile centralități de interes ale Lyonului, în prezent în curs de implementare:

*Am expus aceste noi caracteristici ale planificării lyoneze, sprijinindu-mă pe trei exemple de polarități urbane emergente, la scări diferite: situl de la Confluence, în sudul peninsulei, între Saône și Rhône, care creează un veritabil cartier central nou, în completarea celui existent situat tot pe peninsulă și al celui de la Part-Dieu. (N.a.—*

307 Trad. ns.: „Dans l'objectif de promouvoir une gouvernance métropolitaine fondée sur le respect des identités locales et le principe de subsidiarité,l'agglomération entend contribuer à la constitution d'une véritable architecture métropolitaine en acceptant le principe de l'implantation de fonctions métropolitaines au sein d'un plus grand nombre de pôles (Saint-Etienne, agglomération Porte de l'Isère, agglomération viennoise, etc.), dans une logique de valorisation territoriale et de solidarité métropolitaine".



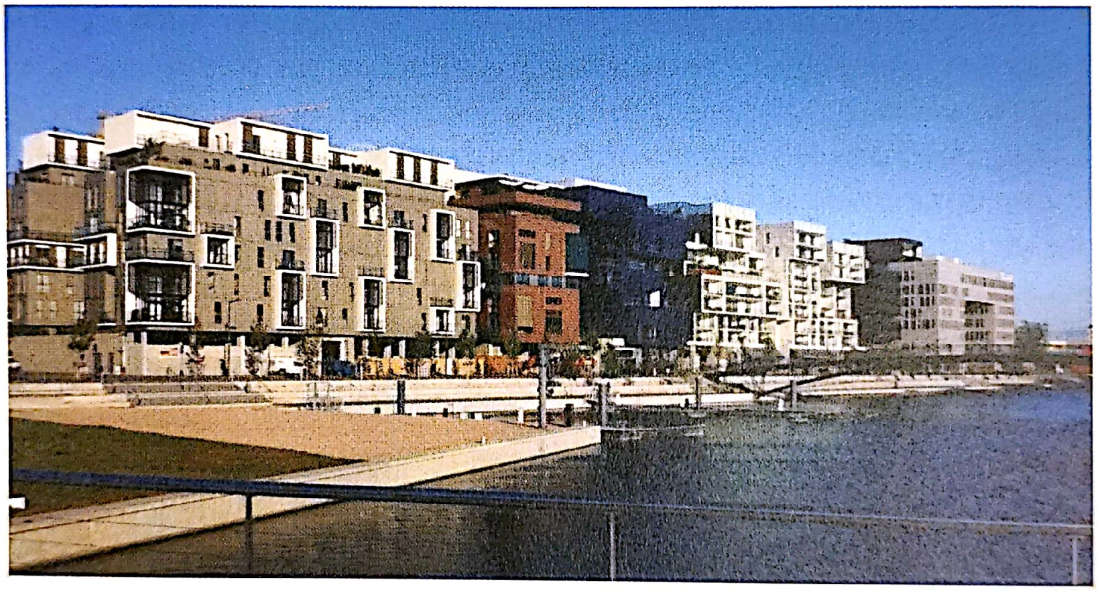
Scanned with OKEN Scanner

*putem revedea aici gândirea vizionară a planului Delfante dusă la împlinire după aproape cinci decenii.)*

## Lyon Confluence

O a doua polaritate, reprezentată de cartierul Carré de Soie, în estul aglomerației, corespunde reabilitării unui cartier industrial de la începutul secolului XX care promovează o schimbare de destinație și crearea unui ansamblu care cuprinde loisir, comerț și locuințe, situate la o interfață intermodală dotată în principal cu metrou, o linie de tramvai, o parcare amenajată într-un siloz și o stație de biciclete cu serviciu gratuit.

Un al treilea exemplu de polaritate, mai modest, dar cu toate acestea structurant, corespunde unui fost cartier militar, Sathonay-Castellane, și prezintă o sinteză subtilă a demersurilor arhitectural, environmental și urbanistic.



F 65 Imagine din zona Lyon Confluence_© Bernard Lensel

**Obiectivele majore ale proiectului:**

(a) crearea unui nou cartier în centrul orașului care să ranforseze polarizarea aglomerației lyoneze
(b) dezvoltarea unei oferte inovative și atractive de loisir urban
(c) scoaterea în evidență a fluviilor și a calităților peisagere ale sitului
(d) recucerirea frișelor industriale și logistice
(e) dezanclavarea sudului Presqu'île, în principal, prin transportul în comun

**Printre echipamentele majore se numără:**

(a) Muzeul Confluenței
(b) Piața Arhivelor
(c) Piața Nautică
(d) pol de loisir și cultură
(e) clădiri pentru servicii răspândite de-a lungul sitului



Scanned with OKEN Scanner

*Obiectivul fundamental al proiectului, extinderea centrului Lyonului către confluență, impune o exigență crescută de calitate care se aplică construcțiilor private și spațiilor publice. Același obiectiv impune de asemenea crearea unor legături, reușita fuziunii între nou și vechi pentru a plasa noul cartier în prelungirea centrului istoric.*[308]

Într-adevăr, din multe puncte de vedere proiectul este conceput, în primul rând, într-un gest de continuitate cu orașul istoric:

- Piața Nautique (nautică) permite continuarea axului nord-sud al pieților lyoneze consacrate Bellecour și Terreaux, subliniind faptul că este chiar o a treia piață de aceeași importanță cu piețele istorice. O rețea de spații pietonale de calitate susține acest demers;
- parcul malurilor râului Sâone, parte integrantă a proiectului, valorifică demersul recent de amenajare a malurilor în parcursul lor pe teritoriul central, început în partea din dreptul centrului istoric și prelungit prin acest proiect de parc înspre sud;
- liniile de tramvai și accesul auto au avut ca exigență o bună articulare cu gara Perrache, situată la nordul sitului Confluence, și cu rețeaua de tramvai;
- din punct de vedere funcțional, propunerea proiectului a fost de a realiza un cartier în care locuirea joacă un rol important, dar în afară de servicii de proximitate proiectul propunea o serie de echipamente care intră în complementaritate cu cele oferite de centrul orașului.

Funcțiunile sunt programate după principiul densității, echilibrului și diversității construcțiilor, promovând o diversitate inventivă și vivantă.[309]

Dar proiectul nu este singular, ci este realizat în urma unei adevărate serii de proiecte susținute care au extins constant centralitatea centrului Lyonului. Dintre ele, cel mai notabil și cel mai recent este proiectul de amenajare a malurilor Rhône-ului.

### Liantul de centralitate

Proiectul de amenajare a malurilor Rhône-ului, mergând de la parcul Tête d'Or până la parcul Gerland, restabilește contactul între oraș și apă, fiind un proiect care rețese urbanitatea lyoneză.

Totalizând 10 hectare și având 5 km de promenadă, realizat după un proiect al firmei In Situ / Jourda / Coup d'éclats, proiectul nu este doar un demers de reconciliere cu cursul de apă, ci un amplu proiect de legătură care creează în sine o centralitate de mari dimensiuni. În plus, el conectează proiecte deja existente (cele două parcuri menționate, două centre

308 Trad. ns.: „L'objectif fondamental du projet, étendre le centre de Lyon à la Confluence, contient une exigence de qualité elevée, qui s'applique aux programmes de construction privés comme aux espaces publics. Ce même objectif impose aussi de créer des liens, de réussir la fusion du neuf et de l'ancien pour placer le nouveau quartier dans le prolongement de la ville historique".

309 Trad. ns.: „ diversité inventive et vivante."



Scanned with OKEN Scanner

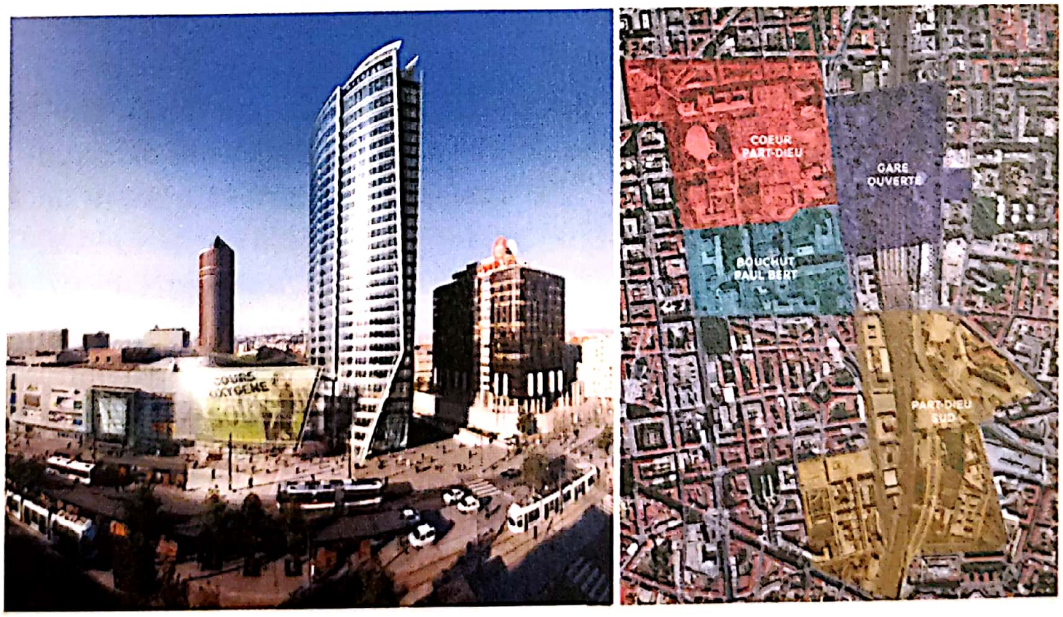
internaționale de conferințe, puncte emblematice ale istoriei Lyonului—Place Guillotière etc.) pe o legătură nord-sud și creează o formă de centralitate axială în interiorul orașului.

În prezent, este în curs operațiunea pentru reamenajarea malurilor Sâone-ului, râul care trece chiar prin centrul orașului și care leagă centrul vechi de noul proiect al Confluenței.

> *Proiectul de amenajare a malurilor Saône-ului nu face decât să relateze imaginea celor afirmate mai sus: este vorba de o succesiune de operații care se înșiră în spațiu și timp; aceste operațiuni urmăresc completarea relației dintre cursul de apă și râu, fără ca aceasta să fi fost vreodată întreruptă (interviu B.Lensel).*

## Part-Dieu

În situațiile în care multicentralitatea vizată este gestionată atent, efectul asupra creșterii orașului este unul semnificativ, în sensul frânării procesului de creștere, așa cum o demonstrează spre exemplu Lyonul, prin programarea unor centralități de echilibru care sunt și atent urmărite în timp, precum Gare Part-Dieu care „devine elementul spațial care leagă zona centrală existentă de cealaltă, mai slab construită" (Sandu, 2007, vol. 2, p. 271)[310]. În prezent, grație succesului acestei gări care nu rezolvă doar o problemă tehnică, dar și una urbană, sunt în curs noi operațiuni menite să extindă gara și să îi sporească identitatea ajutând totodată la o mai bună asociere cu centrul amplificat al orașului.




F 66 Gare Part-Dieu, st. Tour Oxygène, arhitect Arte Charpentier, dr. Cele patru sectoare din perimetrul de intervenție al proiectului: gara deschisă, inima Part-Dieu, sectorul Bouchut/Paul Bert și Part-Dieu Sud_sursa: http://www.lyon-part-dieu.com/

310 Profesorul Sandu subliniază ideea de „impuls de regenerare" pentru întreaga zonă.



Scanned with OKEN Scanner

Pentru o perioadă lungă de timp, procesul de formare a centrului și creșterea subsecventă au avut loc sub controlul direct al unei autorități care a știut să capitalizeze dorința de concentrare și de interacțiune a indivizilor și activităților și chiar să o canalizeze către un proiect comun—orașul. Acțiunea indivizilor în căutarea maximizării comunicării și interacțiunii pentru o viață socială mai plină sau pentru obținerea unor economii (mai recent numite de economiști economii de localizare, de aglomerație și de urbanizare) își găsește răspunsul sub conducerea unei autorități care, pentru a-și susține puterea, investește totul în proiectul orașului, fructificând nu numai interdependența oamenilor, precum și, mai ales, interdependența funcțiunilor orașului sau, așa cum am susținut la început, a mai multor centre specializate. Este reliefat în acest fel atât rolul de comandă și control, cât, mai ales, cel de coordonare.

Condensarea ideilor, exemplelor și evidențelor parcurse până în prezent, în acest text, conduce către o direcție care, chiar dacă nu este neapărat nouă, sugerează, de fapt, permanența unui proces aproape ubicuu care este **centralizarea**. Nu putem să nu fim de acord aici cu punctul de vedere al lui Bordreuil, atunci când asumă centralizarea ca structură atemporală. Căutarea unei esențe a urbanului, presupusă drept centru, fie ca proces conștient sau inconștient, rezultat din diverse forme de acumulare sau aglomerare, nu face în final decât să îndeplinească, sub o formă conștientă, deci nouă, ceea ce istoria nu a încetat să producă: centralizare. Cu siguranță, un astfel de proces de remodelare spațială continuă este solidar cu o teritorializare nouă a conținuturilor în jurul cărora se organizează orașul.

Orașul, ca formă de proiect al unei autorități, este posibil prin racordarea la un scop suprem; inițial, scopul defensiv, ulterior cel religios transformă orașul într-un spațiu gestionat, administrat, prin trasarea incintei cu rol protector și conferindu-i inițial o aspirație verticală, oarecum indiferentă la viața din afara zidurilor, stabilind un raport înăuntru-în afară fondator; ulterior, în fața expansiunii urbane și a pierderii de coeziune, a transformărilor profunde de ordin socio economic și tehnologic, iar mai recent prin proliferarea unui fenomen accentuat de globalizare—interpretabile ca noi forme de pierdere a controlului—, autoritatea caută noi forme prin care să atribuie înțeles teritoriului și, de fapt, să-și definească teritoriul în raport cu care intervine.

Începuturile unei politici de policentralitate—evidente în mișcarea orașului-grădină și a orașelor satelit—atestă inițial o preocupare modestă, idealistă și idealizantă care reușește doar parțial să combată creșterea marilor orașe ale secolului XX; ulterior, ca urmare a unui nou val de creștere și deci de pierdere a înțelesului la care se agregă urbanul, intensificarea acestor politici și afirmarea lor cu mai multă tărie și convingere într-o manieră top-down radicală vor impune, în unele cazuri, orașe satelit de succes cum este cazul Vallingby-ului, iar în altele, cum este cazul Parisului, vor avea nevoie de investiții succesive pentru a le aduce la nivelul intențiilor inițiale; într-un gest de conservatorism, planificarea engleză continuă programarea



Scanned with OKEN Scanner

de orașe-grădină mizând, de data aceasta, pe o mărime a lor mai realistă și pe o densitate și diversitate funcțională mai mare.

Însă viziunea centralistă este dublă: ea constă într-o preocupare de gestionare a întregului teritoriu în care se manifestă creșterea urbană, în timp ce măsuri de recentralizare încearcă să ranforseze centrul orașului, măsuri vizibile în politica de centre direcționale din țări precum Franța, Italia, Spania. Efectele acestei politici, născute din idealizarea puterii centrului orașului—considerând la acel moment că trebuie înlocuit sau optimizat—sunt astăzi contestabile.

Aplicarea mai recentă a policentralității în planificare, studiată în cazul Barcelonei, Berlinului și Londrei, precum și în cazul unor orașe franceze, atestă complexitatea situațiilor:

- Barcelona, încercând să capitalizeze candidatura la Jocurile Olimpice din 1992, programează noi centralități pe terenuri cvasilibere, de legătură între țesuturi urbane disparate, cu o programare funcțională diversă, fără a insista foarte mult asupra legăturilor între centralități nici din punct de vedere al conectivității, nici al funcțiunilor; este motivul pentru care unele dintre ele sunt încă în curs de dezvoltare, fapt negativ transformat de municipalitate în avantaj, în sensul cuplării dezvoltării cu industriile creative;
- Berlinul, sigur pe tradiția sa policentrică, programează centralitățile bazându-se mult pe ierarhia atent stabilită a centrelor, pe pregnanța sectorului comercial dar, mai ales, pe structura centrelor de district componente ale metropolei; este de reținut faptul că centralitățile se programează după o serie de criterii clare, impunând astfel o ierarhie a centrelor;
- Londra demonstrează o aplicare stratificată atât ca nivel al centralităților, cât și ca nivel administrativ, punând accent atât pe centrele municipalităților existente cărora le acordă un rol important, cât și pe noi situri denumite centre strategice.

Confruntate însă cu situația de criză și înțelegând beneficiile parteneriatelor public-privat, municipalitățile—am putea spune la nivel european—demarează proiecte ample, cu vizibilitate sporită, intenționând intensificarea orașului; intuim în acest demers un nou gest recentralizator, asumat de data aceasta în parteneriat, care valorifică situri centrale prin proiecte gândite în complementaritate cu centrul orașelor în care sunt amplasate.

Din exemplul Grand Lyon-ului, studiat în detaliu, putem extrage următoarele concluzii:

- evoluția orașului se face în strânsă legătură cu nucleul său originar și datorită limitărilor geografice importante, dar și din cauza întârzierii unor dezvoltări tehnologice care să permită surpasarea acestor limitări;
- centrul istoric, vechi, s-a dezvoltat și consolidat treptat în raport intim cu orașul, devenind astăzi sit UNESCO, clasificat datorită *caracterului evolutiv exemplar*; etapele de extindere a orașului mențin respectul față de centru;
- începând cu jumătatea anilor '50, demararea unei politici susținute, de gestiune a teritoriului extins în 1969 la nivel de aglomerație urbană,



Scanned with OKEN Scanner

reprezintă un model extrem de complex de planificare care dă rezultatele scontate de abia după câteva decenii de planificare, relevând următoarele aspecte:

- după 50 de ani de planificare, insistând pe diverse configurații ale policentralității—de la orașe noi izolate, la orașe noi grefate pe așezări existente, la poli de diferite ierarhii, la rândul lor transformați și preluați doar parțial prin planificări ulterioare—Lyonul reușește să își consolideze o poziție din ce în ce mai importantă, trecând de la o viziune la nivelul aglomerației în anii '70, la una metropolitană, europeană și, mai recent, la una internațională;
- centrul orașului și nucleul urban se apreciază ca un loc cu prestigiu din ce în ce mai amplificat, fiind în prezent atractiv ca locație pentru sedii de firme internaționale, pentru turism, conferințe internaționale, pentru companii de cercetare dezvoltare etc.;
- o serie de centre și poli specializați contribuie la crearea unei armături solide pentru atragerea activităților și forței de muncă, armătură care se suprapune pe cea a centralităților apărute neplanificat și care sunt parțial integrate în structura funcțională a orașului.

Planificarea actuală comportă două noi niveluri de abordare a centralității; pe de-o parte, ca o recentralizare puternică prin megaproiectul de la Lyon Confluence, dar și prin pregătirea trecerii centrului într-un stadiu superior de organizare prin conectarea multiplă a sitului Confluence, a gării Part-Dieu și a centrului vechi prin proiecte ample de transport în comun, deservire pietonală și, mai ales, prin amenajarea cursurilor de apă într-un gest de continuitate totală cu centrul vechi; în al doilea rând, ca urmare a amplificării atracției aglomerației urbane, Grand Lyon planifică sistemul de centralități în raport de complementaritate cu cel al aglomerațiilor urbane învecinate, prinse și ele în această inițiativă teritorială.

**Intervin totodată două elemente notabile:**

- insistența pe realizarea unei conectivități multiple, între mijloacele de transport, între centralități, între moduri de deplasare și mai ales între diverse scări de gestiune;
- evidențierea microcentralității, a scării de cartier care capătă sens tocmai prin această conectivitate amplă.

În concluzie, la nivel european, atât cazurile recent studiate, cât și evidența istorică reliefează eforturile autorității planificatoare, înscrise într-un demers dublu:

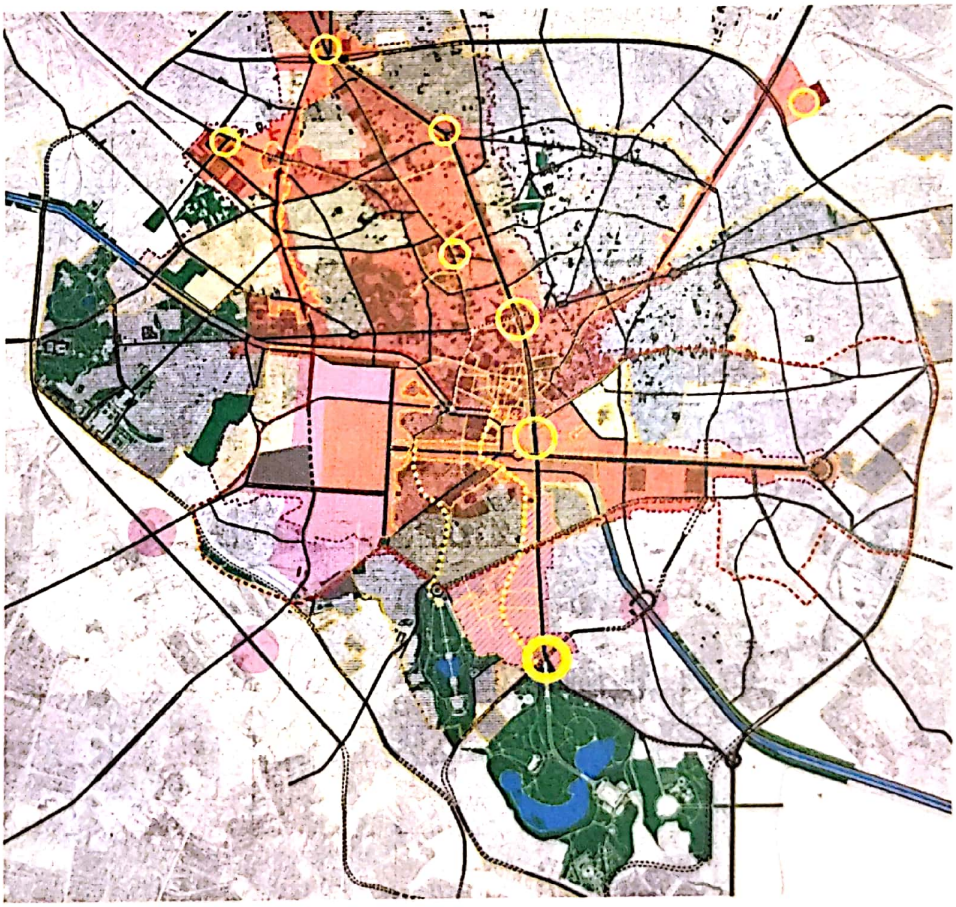
- încercarea de a înscrie un teritoriu din ce în ce mai larg și mai lipsit de consistență într-o viziune idealizantă a policentralității, în care scopul este de a-i conferi coerență și înțeles, dar mai ales a-l face inteligibil pentru afirmarea acțiunii autorității respective; nu întâmplător apare intenția de regrupare a fragmentelor în nuclee organizatoare;
- înscrierea repetată a centrului orașului într-un gest de recentralizare, de recentrare a întregului teritoriu către el, în scopul măririi atractivității și puterii de polarizare, la niveluri din ce în ce mai înalte.



Scanned with OKEN Scanner

Din punctul de vedere al aplicării în planificare a policentralității, cazul Bucureștiului este interesant sub mai multe aspecte pe care însă le vom reduce la câteva comentarii în special cu privire la perioada recentă.

Primul se referă la centrul în sine, înțeles ca un fapt caracterizat de policentralitate, dar și ca element central în cadrul orașului, fiind aici notabil studiul recent întocmit pentru zona centrală a Bucureștiului. Apare ideea de coerență, în cadrul zonei centrale, accentul fiind pus pe conferirea unei clarități vizuale și estetice, într-o idee de unitate a zonei centrale, subliniind totodată și necesitatea legăturii[311] cu alte nuclee de centralitate[312] ale orașului. Un al doilea element important este dezvoltarea direcționată spre sud, amplificând astfel zona centrală; înțelegem aici rolul de echilibrare a corpului urban, posibil printr-un centru axat pe acesta. Acțiunile necesare propuse sunt: amenajarea cu statut de centralitate a prelungirii axei nord-sud (Bd. Cantemir—str. Șerban Vodă) între Piața Unirii și Piața Șincai și încurajarea dezvoltării unor poli de centralitate noi în amplasamentele din sudul perimetrului central (ex. Piața Timpuri Noi, Piața Rahova).



F 67 București, PUZ Zona Centrală, 1999, propunere_sursa:arhiva personală prof. Constantin Enache

311 Calea Victoriei—Lascăr Catargiu între Bd. Dacia și Piața Victoriei; culoarul Calea Griviței—Ștefan Furtună între Gara de Nord și Calea Victoriei; completare Bd. Unirii în zona șantierului Operei și Bibliotecii Naționale; Calea Buzești—str.Berzei, între splaiul Dâmboviței și Piața Victoriei; Calea Moșilor.

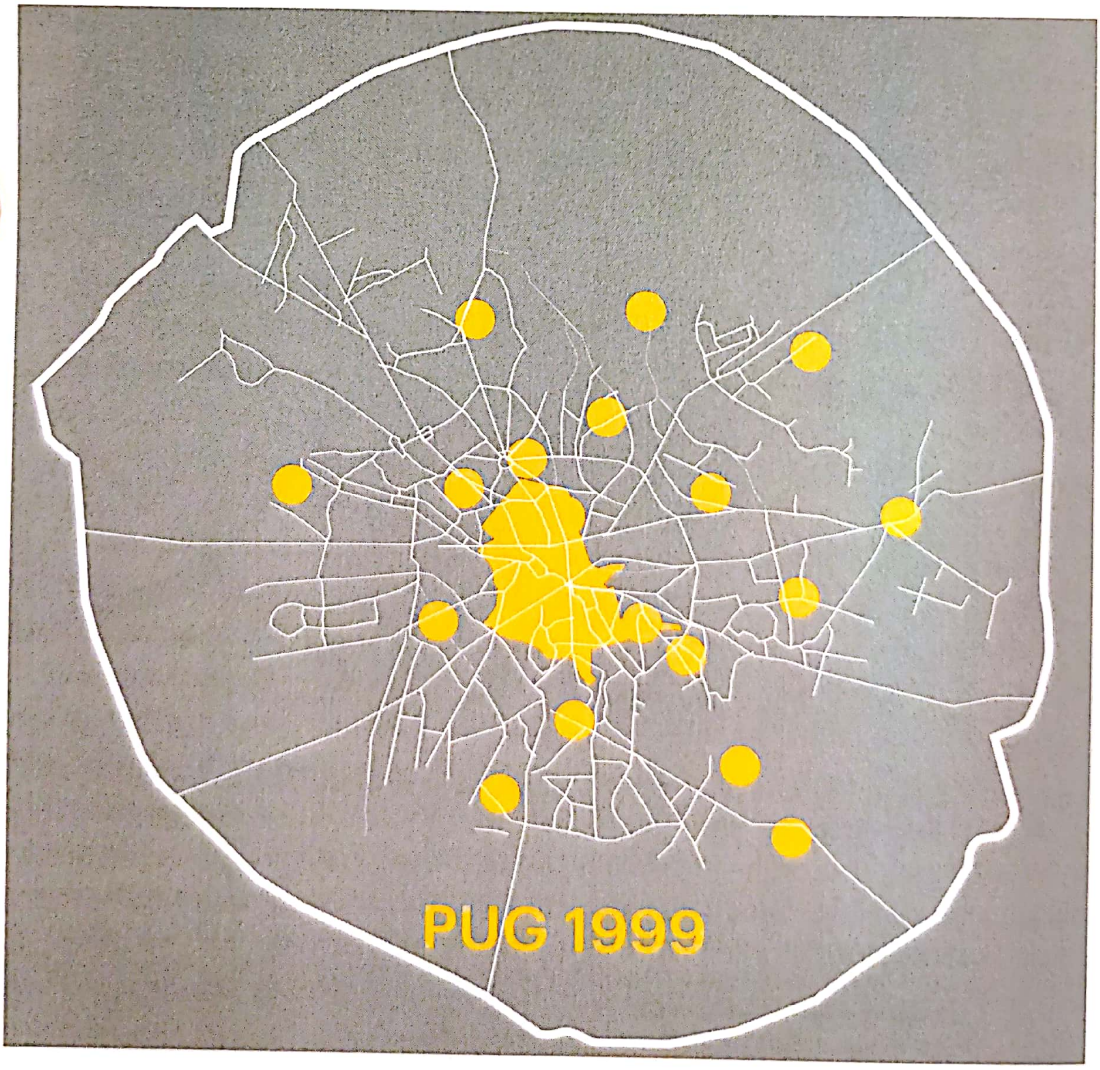
312 Piața Victoriei, Gara de Nord, Obor, Piața Alba Iulia.



Scanned with OKEN Scanner

## Planul Urbanistic General al municipiului București, 1999

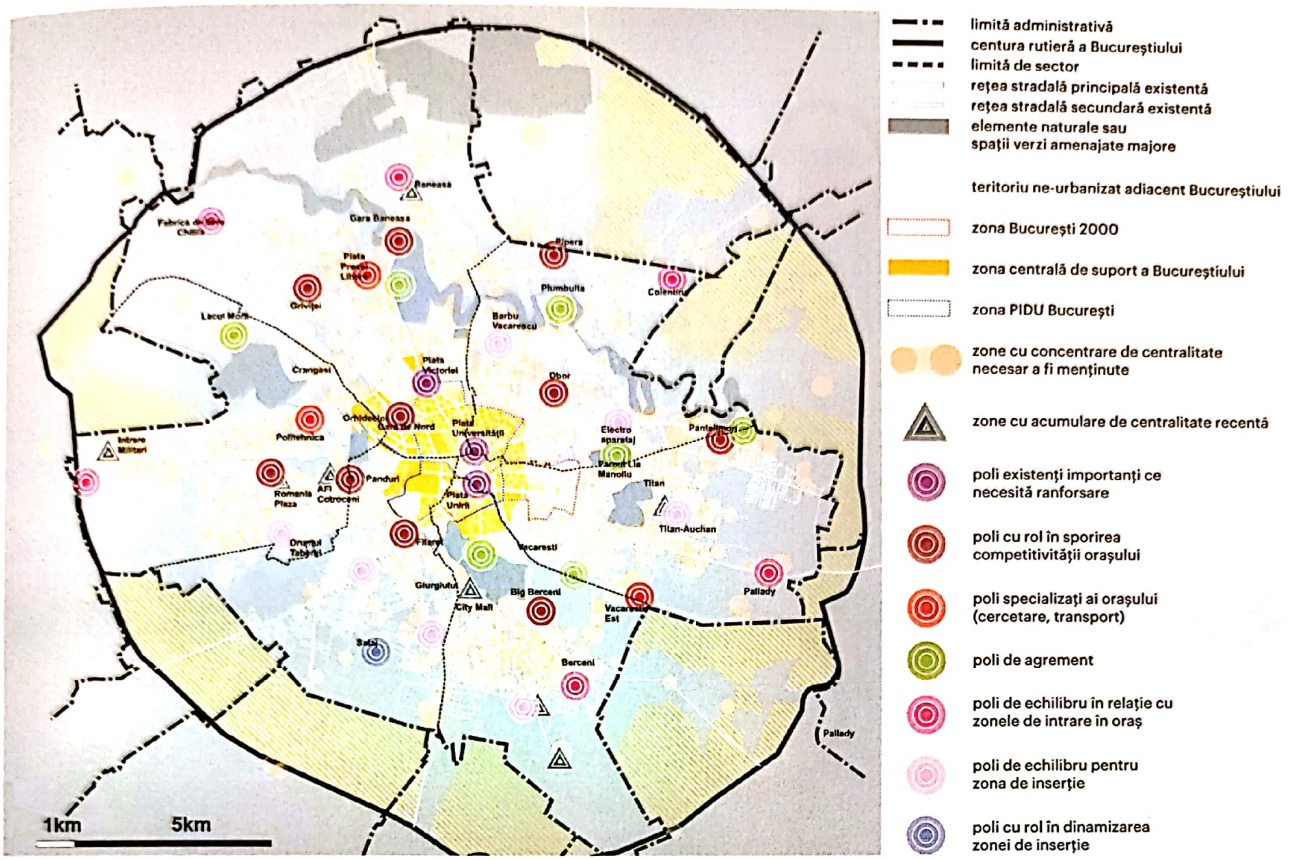
O documentație cardinală pentru dezvoltarea Bucureștiului este Planul Urbanistic General din 1999, în care este accentuată importanța dezvoltării policentrice ca măsură în concordanță cu aspirația Bucureștiului de a deveni o metropolă europeană. Ca sub-obiectiv urbanistic al acestui obiectiv major subliniem: rezervarea unor localizări atractive și imediat accesibile pentru sediile unor organisme internaționale și regionale—europene, sedii centrale și filiale ale unor mari societăți bancare și de asigurări, precum și sedii centrale și filiale ale unor companii multinaționale. Într-un raport, realizat în cadrul etapei a II-a a Conceptului Strategic București 2035, prof. dr. arh. Doina Cristea menționează: „S-au epuizat terenurile cele mai favorabil situate în noduri intermodale—polii urbani principali (cu potențial de regenerare urbană și de realizare a unor planuri urbane integrate—principii apărute ulterior aprobării PUG, dar anticipate de acesta)". Dezvoltarea policentrică propusă prin PUG 1999 este extrem de complexă, cu atât mai mult, implicațiile nerealizării ei: „Sunt dificil de realizat: dezvoltarea zonei centrale, consolidarea selectivă a centrului de afaceri tradițional și conturarea nucleelor centrale de afaceri din perimetrul zonei «București 2000»; dezvoltarea unui sistem de poli urbani pentru servicii și de poli pentru recreare; creșterea cu 40% a ponderii terenului rezervat funcțiunilor urbane reprezentative (inclusiv arealul «București 2000»)".




F 68 București, localizarea polilor propuși prin PUG 1999—un sistem de 19 poli principali cu funcțiuni complexe în localizări atractive pentru funcțiuni metropolitane, regionale, municipale și de sector și imediat accesibile_prelucrare M.A.

C 5

Scanned with OKEN Scanner




F 69 București, dezvoltarea sistemului de centre CSB2035_sursa: M.A. arhiva personală

## Conceptul Strategic București 2035

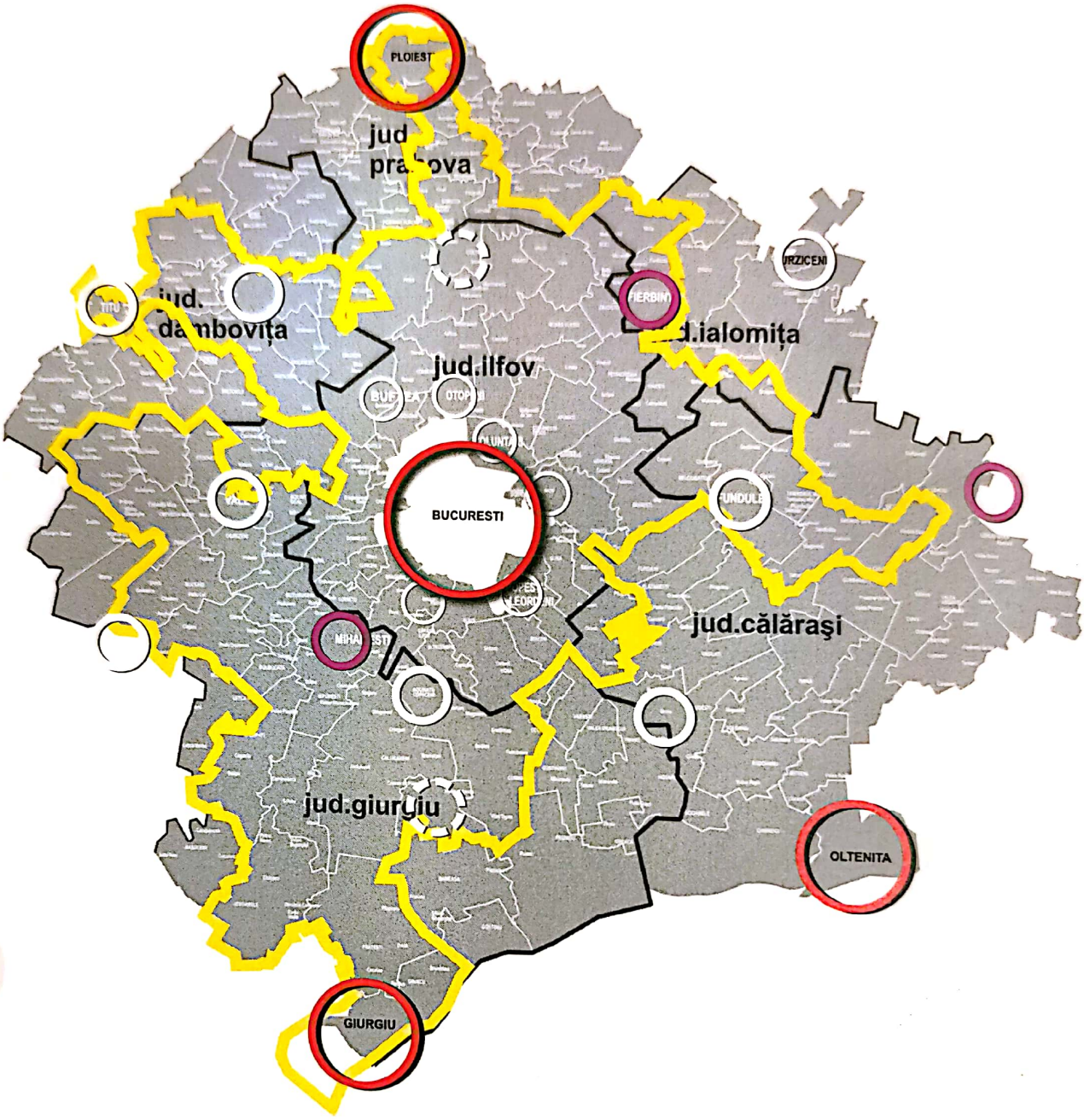
Ținerea în frâu a teritoriului bucureștean din ce în ce mai expansiv poate fi făcută printr-un sistem de puncte de ancorare cu diferite specializări, în funcție de vocația lor. Avantajul unui astfel de sistem este o creștere de ansamblu a centralității orașului și a competitivității sale, precum și o structură mai echilibrată a sa. Cum aria centrală deține funcțiuni de nivel înalt, ideea care susține celelalte centre este necesitatea de a polariza potențialul unor funcțiuni disipate din jurul lor și de a crea centre de suport pentru aria centrală. În același timp, unele dintre acestea sunt propuse în relație cu cartierele mai mici pentru a susține dezvoltarea la scară locală și a unui simț comunitar.

*Programarea respectivilor poli este făcută având la bază ideea de valorificare a unor situri cu bună accesibilitate, disponibil de teren, poziționare în proximitatea unui țesut dens, impactul așteptat asupra zonelor de inserție, precum și în ideea unei echilibrări a orașului, în special către zona sudică, marcată de un fenomen de excluziune socială și de subechipare.*

*La nivelul metropolitan, sunt propuși o serie de poli care, așa cum am precizat, au mai degrabă rolul de orientare a dezvoltării, ei venind într-un context de subdezvoltare a zonei metropolitane (v. Anexa 13) a Bucureștiului în care încurajarea unor localități (mici) poate contribui în viitor la o dezvoltare policentrică.*



Scanned with OKEN Scanner




F 70 București, potențiali poli urbani la nivelul zonei de influență, CSB2035_sursa: M.A. arhiva personală.

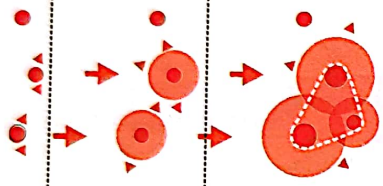
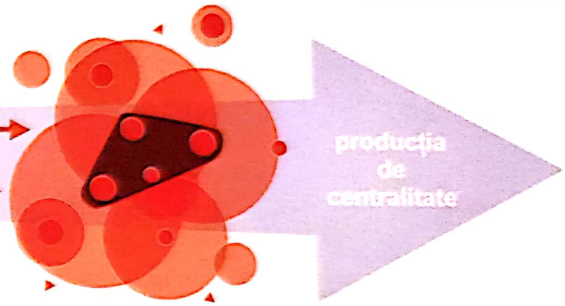
Scanned with OKEN Scanner

O grilă de interpretare a centralității




Schița unei grile de interpretare și evoluție a centralității

Scanned with OKEN Scanner

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| proces | concentrare | concentrare<br>**filtrare**<br>**extensivitate** | concentrare<br>filtrare<br>extensivitate<br>**sedimentare**<br>**sinteză**<br>**nucleație** | concentrare<br>filtrare<br>extensivitate<br>sedimentare<br>sinteză<br>nucleație<br>**consolidare** | concentrare<br>filtrare<br>extensivitate<br>sedimentare<br>sinteză<br>nucleație<br>consolidare<br>**înglobare**<br>**intensificare** | concentrare<br>filtrare<br>extensivitate<br>sedimentare<br>sinteză<br>nucleație<br>consolidare<br>înglobare<br>intensificare<br>**reconsolidare** |
| |  | | | | |  |
| stare | punct(e) de interes | proto-nuclee | proto-centru | centru consolidat | zonă centrală (include) centru istoric | >> centru metropolitan |
| funcție<br>suprafuncționalitate | sit privilegiat<br>element natural<br>intersecție de drumuri importante<br>o anumită specializare etc. | religioasă<br>comercială | religioasă<br>comercială<br>reprezentare<br>defensivă<br>control<br>comandă | religioasă<br>comercială<br>reprezentare<br>defensivă<br>control<br>comandă<br>**industrială** | religioasă<br>comercială<br>reprezentare<br>defensivă<br>control<br>comandă<br>industrială<br>**terțiară** | religioasă<br>comercială<br>reprezentare<br>defensivă<br>control<br>comandă<br>industrială<br>terțiară<br>**turistică**<br>**cuaternară** |
| perioada<br>istorică | perioada proto-urbană<br>orașul medieval | | | orașul industrial | orașul funcționalist | orașul contemporan |
| mod dominant de deplasare | mersul pe jos | | | mersul pe jos<br>**transport colectiv** | mersul pe jos<br>transport colectiv<br>**transport motorizat**<br>**individual** | mersul pe jos<br>transport colectiv<br>transport motorizat<br>individual<br>**interconectivitate** |

Scanned with OKEN Scanner

# Concluzii

Ipoteza de la care a plecat lucrarea este că, odată cu accenturarea dinamicii dezvoltării urbane a marilor orașe—vizibilă astăzi ca urmare a unor procese multiple—care influențează și determină în mod direct accentuarea stării de policentralitate (intraurbană și intrametropolitană), se evidențiază și o anumită coerență susținută de un mod superior de organizare a centralității intraurbane.

Cercetarea problematicii propuse, pornind de la ipoteza menționată, a condus la următoarele concluzii: teritoriul metropolitan al marilor orașe europene se formează în consecința unei oscilații între forțe centrifuge și forțe centripete perpetue sau intermitente și cu intensități variabile, a căror mișcare așază și reașază masa urbană în configurații care, în funcție de momentul privirii lor, atestă o anumită claritate înțeleasă printr-o fizionomie caracteristică. Dacă acest raport de forțe se dezechilibrează, fizionomia îi va fi fidelă și se va deforma, relevând această instabilitate, conferindu-i materialitate și, după caz, atingând o anumită stare de coerență.

1. **În descifrarea stării de coerență a teritoriului metropolitan, starea de policentralitate intervine la trei niveluri majore:**

### A. Centrul consolidat

Prin procesul complex de formare istorică și de consolidare în structura urbană precum și prin *rolul de dispozitiv de centralitate* al orașului, centrul se distinge sub forma unui nucleu de maximă intensitate a centralității intrametropolitane, într-o formă mereu consolidată și superior-organizată, argumentată de următoarele elemente:

- multidimensionalitatea centralității lui în sistemul urban (am putea spune multipla concentricitate) continuă să exercite cea mai mare forță de atracție care are un efect de amplificare și rafinare a propriei centralități;
- intensitatea funcțională, spațială și simbolică reprezintă elemente care îi oferă o ancorare puternică și o distincție în structura urbană, asigurându-i totodată o forță maximă de polarizare;
- dinamismul și capacitatea de sinteză și generare/regenerare îi conferă o putere de transformare a structurii urbane și o putere de autoajustare în forme noi de organizare care trec de la nucleu, la centru, la centru consolidat și, mai recent, la centru metropolitan;
- masa și puterea sa de polarizare sunt amplificate odată cu creșterea orașului și a prestigiului său, în timp ce policentralitatea crescândă a teritoriului joacă un rol mai degrabă de *mediator* între centru și creștere;
- policentralitatea intraurbană se reconfigurează în funcție de ajustarea centrului, devenind uneori parte a unui centru superior organizat, alteori sprijinindu-l, ambele ca urmare a intensificării relaționale dintre ele;
- nodalitatea—dobândită istoric sau creată—, cât și poziția de cele mai multe ori centrală, din punct de vedere geometric, în cadrul sistemului urban, susțin un grad maxim de conectivitate a centrului cu restul orașului și al metropolei;
- situarea sa în masa densă a orașului, înconjurat prin creștere de un țesut urban cu care menține o interdependență strânsă;



Scanned with OKEN Scanner

- calitatea de **dispozitiv de sinteză** a cantitativului în calitativ și de **dispozitiv de centralitate** care asigură atât producerea de centralitate și funcționarea ei sistemică având sprijinul autorității și al conectivității, cât și rafinarea ei;
- autoritatea regăsește în imaginea centrului și a centralizării idealul reechilibrării teritoriului și conferirea unei stări de ordine și coerență în care centrul este văzut ca organizator, ca un concept operațional aplicat și aplicabil ori de câte ori apare o descentrare cu efecte grave.

### B. Policentralitatea intraurbană (orașul consolidat)

La nivel intrametropolitan, se poate constata o amplificare a concentrării de oameni, fluxuri, activități care produce un număr semnificativ de noi centralități, dar ea se produce în optica unei intensificări multiple în care centralitățile intra-urbane capătă o nouă infuzare prin creșterea mixității și conectivității, iar pentru centrul orașului, afirmându-și din nou capacitatea de dispozitiv de centralitate, se întrevăd premisele trecerii într-o formă superioară de organizare, cea de centru **metropolitan.**

Starea de policentralitate intraurbană, consolidată sub forma orașului compact, se afirmă în interiorul teritoriului metropolitan ca un nucleu dens, format în strânsă relație cu centrul orașului care se intensifică odată cu amplificarea oscilației centrifug-centripet la nivel metropolitan, având la bază următoarele caracteristici:

- relația simbiotică cu centrul orașului, ca urmare a formării sale în consecința puterii de atracție exercitate de centrul orașului, având ca efect un ritm acerb al nevoii de aglomerare, difuzată și către oraș;
- relația istorică centru-oraș se amplifică într-un dialog de forțe care are drept consecință o dublă transformare, a centrului și a policentralității intraurbane;
- multidimensionalitatea cumulativă a centralității lui în cadrul teritoriului metropolitan exercită o forță de atracție sporită care are un efect de amplificare și rafinare a propriei policentralități;
- nodalitatea—dobândită istoric sau creată—, cât și poziția de cele mai multe ori centrală, din punct de vedere geometric, în cadrul sistemului metropolitan susțin un grad mare de conectivitate a sa cu restul metropolei;
- dezvoltarea unor relații multiple, direcționale și specializată cu teritoriul metropolitan devenind, în multe situații, interfață de articulare multiplă, și datorită prezenței unei infrastructuri ce oferă conexiuni multiple;
- compacitatea și intensitatea, mai reduse ca ale centrului, dar totuși crescute, îi oferă un potențial mare de oportunități care sunt valorificate de noi oscilații centrifug-centripet, reinvestind orașul cu centralitate;
- există situații de incompatibilitate, de concurență între centralități intraurbane și centrul orașului, dar ele se dovedesc în majoritatea cazurilor restrânse pe anumite domenii; în acest caz ele devin complementare[313];

313 Din acest punct de vedere sunt necesare investigații suplimentare asupra urbanismului comercial care este manifest în acest moment în România.



Scanned with OKEN Scanner

- în optica metropolitană orașul se afirmă ca o formă de centralitate urbană care capitalizează atât momentele de creștere ale orașului, la exterior prin extindere și la interior prin intensificare, cât și beneficiile induse ale creșterii în termeni de masă și populație;
- afirmarea ca centralitate urbană atât în spațiul metropolitan, cât și în relație cu alte centralități urbane (exterioare) atrage un capital exterior important care contribuie la intensificarea internă, în relație cu centrul, dar și către exterior;
- autoritatea regăsește în imaginea policentralității intraurbane premisele unei reconsiderări a centralității metropolitane și aplicarea unei ordonări policentrice.

### C. Policentralitatea intrametropolitană

În reașezarea între forțe centripete și centrifuge, între comprimare și dispersie și între global și local, care determină atât o creștere a masei urbane a orașelor, cât și a stării de policentralitate la nivel urban și la nivel metropolitan, centralitatea intrametropolitană[314] se poate citi pe două niveluri:

#### > C1. Centre urbane secundare (periferice)

Centrele urbane secundare, formate prin dezvoltare proprie și prin preluarea, atât a unor funcții complementare centrului urban principal și a dezvoltării unora noi, cât și a creșterii metropolitane, intervin în lizibilitatea teritoriului metropolitan în anumite condiții:

- sunt suficient de îndepărtate de nucleul urban pentru a-și asigura o anumită arie de polarizare și pentru a dezvolta relații locale puternice în care centrul lor joacă un rol important, similar centrului orașului principal, doar că la scară locală;
- prezența unor elemente distinctive sau a unei specializări rare: elemente de patrimoniu arhitectural sau industriale, identitate istorică puternică etc.;
- dețin un anumit grad de autonomizare dat de talie, diversitate, specializarea funcțională și de numărul de locuitori, precum și un anumit grad de urbanitate;
- se asociază cu diverse alte centralități specializate, formând zone mai ample de polarizare;
- autoritatea găsește în imaginea lor puncte de sprijin pentru dezvoltarea policentrală, fiind esențial factorul timp.

314 Nu reluăm centralitatea urbană a orașului în ansamblu deoarece o considerăm explicată anterior.



Scanned with OKEN Scanner

Create ca urmare a unor procese de polarizare și absorbție sau descentralizare, independente sau nu de forma de administrare teritorială, centralitățile periferice se dovedesc extrem de diverse, intrând în compunerea centralității și în lizibilitatea teritoriului metropolitan, în mai multe feluri:

- concurează alte centre sau centralități pe domenii specifice și împreună cu ele creează un fenomen de multipolarizare a zonelor de locuire;
- devin stabile prin construirea—în general, ca urmare a unei planificări proprii—a unor zone de locuire asociate și, în timp, generează orașe;
- rămân indiferente (proces de capsularizare) în raport cu contextul, atrăgând și generând fluxuri.

Un ultim nivel de centralitate identificat prin studiu îl constituie microcentralitățile, dar care, la nivel metropolitan, sunt foarte puțin lizibile.

**2. Admițând drept posibilă ipoteza producerii de centralitate și consolidarea la un nivel din ce în ce mai evoluat a centrului și policentralității, putem aprecia că susținerea acestui proces la nivel intrametropolitan constituie în sine un gest de coerență, care conferă consistență sistemului intrametropolitan ca proces, cu următoarele condiții:**

- centralitățile sau centrele care susțin policentralitatea trebuie să îndeplinească cât mai multe din criteriile de concentricitate, integrare și suprapunere—înțelegem, de fapt, a fi cât mai aproape de calitatea de centru pentru a putea susține, astfel, menținerea acestui proces;
- existența unei coerențe între actorii urbani sau teritoriali sau a unei autorități cu competențe la nivelul la care intervine în discuție policentralitatea;
- menținerea competitivității la nivel supra-teritorial, înțeleasă sub forma unei supra-funcționalități care, așa cum am arătat, produce coeziune internă intrametropolitană.

Așa cum coerența la nivelul orașului provine din raportarea sa la centru ca element fundamental, format, la rândul lui, ca o multipolaritate bine sudată, în același fel coerența metropolitană poate proveni dintr-un centru evoluat, format din centre și centralități având un liant intern puternic, afirmat în aspirația supra-teritorială a metropolei.

**3. În sensul asocierii coerenței cu ideea de ordine, teritoriul intrametropolitan se poate citi într-o cheie similară cu cea a principiului ordonator centru-periferie, doar că sub o formă evoluată:**

- din optica intrametropolitană, hibridizarea lor se conjugă sub forma întreteserii, respectând principiul ierarhiei de centralitate (în centru, extins, mai intensă, în periferie, mai diluată); dozele de centralitate periferice pot fi, din acest punct de vedere, un indicator al prezenței centrului metropolitan; acest aspect are nevoie de o investigație amănunțită, inclusiv asupra aspectelor sociale, demografice etc.



Scanned with OKEN Scanner

4. **În sensul asocierii coerenței cu ideea de eliminare a disparităților dintr-un teritoriu, starea de policentralitate poate contribui la aspect, dar îl poate rareori elimina, din cauze multiple:**

- jocul de polarizare între global-local, interior-exterior, centru-periferie produce disparități la niveluri diversificate în care centralitatea joacă uneori chiar un rol de discriminare, accentuând chiar disparitățile; *o analiză aprofundată a polarizării sociale și a gentrificării, asociată centralizării, pe care studiul nu și-a propus să o studieze, este utilă în acest sens*;
- policentralitatea intervine însă în sensul asigurării unui relativ echilibru spațial funcțional, datorită, în special, forței centrului și extensivității lui, prin centralitate, susținută de o bună conectivitate.

5. **În sensul asocierii coerenței cu ideea de eliminare a contradicțiilor, putem afirma că policentralitatea, în special datorită multidimensionalității centrului și a puterii de acțiune la distanță, dar și în cazurile unei politici susținute de policentricitate, conduce la diminuarea contradicțiilor între funcțiile diverselor părți tocmai prin preluarea lor, specializarea și exercitarea într-o serie de centralități, cu unele condiții:**

- centre sau centralități extrem de apropiate spațial, să nu fie identice sau apropiate și ca masă și specializare;
- evitarea unei situații de concomitență între un moment de declin al centrului principal și amplificarea foarte accentuată a altui centru sau o centralitate suficient de izolată spațial care ajunge să concureze centrul respectiv.

6. **Un alt nivel de discuție asupra coerenței metropolitane revine felului în care centralitățile discutate mai sus creează un înțeles în raport cu restul elementelor: cu limita și cu conținutul teritoriului.**

Considerând că un teritoriu este un spațiu structurat, definit printr-un principiu de contiguitate și afectat de o ideologie, deci de o întindere limitată, și având în vedere că limita necesită o discuție mult mai amplă, putem face totuși o serie de observații în privința conținutului: conturarea unei stări de coerență la nivel metropolitan depinde în mare măsură de posibilitatea numirii ei ca un singur obiect, într-o idee de unitate, însă fragmentarea multiplă a teritoriului este cea care împiedică acest lucru din numeroase puncte de vedere. Creșterea suprafeței urbanizate, dispersia spațială de anvergură, apariția unor spații interstițiale ample, segregarea spațială între insule urbanizate, fărâmițarea și chiar suprapunerea administrativă, definitorii pentru teritoriul arhipelag, sunt realități care se opun ideii de unitate, de gestiune unitară.

În paralel cu prima idee, deși orașul, ca formă unitară și coerentă care a permis proximitatea fizică și interacțiunea, nu mai este o realitate, imposibilitatea unui număr crescut de oameni și activități de a ocupa un același spațiu, un centru sau chiar un oraș nu își poate găsi răspunsul decât într-o formă de multiplicare a centrului, deci într-o formă de policentralitate.



Scanned with OKEN Scanner

*Rezultă din cele două afirmații că unei fragmentări acute, actuale, îi corespunde în mod natural o stare de policentralitate, iar ceea ce lipsește pentru a reda teritoriului metropolitan o formă de coerență—acolo unde lipsește—este cuplarea sau conectarea lor. În concluzie, policentralitatea deține premisele unei preluări, cel puțin parțiale, a nevoii de aglomerare, cu condiția unei bune conectări la zona centrală a orașului principal.*

*Forma de coerență care se evidențiază este teritoriul metropolitan caracterizat de un centru puternic și de fragmente dispersate spațial, dar bine conectate, articulate etc. în care prezența și dezvoltarea multidimensională a centrelor secundare reprezintă caracteristici fundamentale. Intervine în mod esențial conectivitatea care poate privilegia, în plus, nivelul microcentralității, fundamentând astfel o formă de conciliere între nevoia de proximitate și nevoia de centralitate.*

În condițiile în care, în decursul studiului, am constatat atât un grad de mobilitate mai mare a populației, o multiplicare a motivelor de deplasare, precum și o afirmare din ce în ce mai pregnantă a nevoii de interconectivitate multiplă—prin dezvoltarea mult mai rafinată și mai bine integrată a modurilor de deplasare, prin articularea mai bună a scărilor de conectivitate, dar și prin reafirmarea mobilității pedestre și a apetenței pentru spații publice amenajate la toate scările și articulate cu nodurile de mobilitate—intuim o ameliorare a articulării nivelurilor de centralitate precizate la început.

Policentralitatea, cu condiția unei conectivități multiple și eficiente cu centrul orașului, satisface parțial nevoia de aglomerare, dar și pe cea de proximitate, cu condiția menținerii unor nuclee de urbanitate în strânsă legătură cu spațiile de accesibilitate, la toate nivelurile de centralitate, de la micro la centrul orașului. În felul acesta este posibilă o rearticulare a părților despărțite și menținerea într-o proximitate temporală, nu neapărat spațială, precum și o intensificare a spațiului metropolitan.

> *Ne putem imagina nuclee de urbanitate de mărimi și forme multiple, susceptibile de a intra cu urbanul într-o dialectică omoloagă celei care lega odinioară orașul de sat (Choay, 2011, p. 121).*

În al doilea rând, având în vedere, pe de-o parte, multiplicarea centralităților, la mai multe niveluri și într-un teritoriu extins, dar și creșterea conectivității și a eficienței acesteia, putem concluziona că policentralitatea intervine în conturarea stării de coerență a teritoriului metropolitan și sub forma unei centralități reticulare (multistratificată).

O altă consecință a acestei articulări pentru coerența teritoriului metropolitan este că densificarea, intensificarea și conectarea în puncte fine a teritoriului dispersat, grație posibilităților de concentrare create, deschid posibilitatea recuperării unor teritorii naturale, a unor culoare ecologice care pot constitui o formă de a conferi unitate la scara metropolitană, ajungând aici la posibilitatea de a vedea coerența ca unitate.

Atractivitatea spațiului metropolitan depinde în mare măsură de prestigiul centrului, de mărimea metropolei și de oportunitățile pe care

Scanned with OKEN Scanner

le creează; atracția generată, în loc să își dispute un spațiu restrâns—ne întoarcem aici la ideea de loc de la care am pornit—își dispută un întreg teritoriu în care însă privilegiile sunt deținute tot de anumite locuri, tot de unele locuri cu potențial funcțional ridicat, teoretic sau confirmat deja. Materia deja acumulată la nivelul orașului și, ulterior al metropolei creează, în mare parte, o serie de premise favorabile pentru unele părți și defavorabile pentru altele, dar, cu siguranță, generează oportunități mai mari acolo unde sedimentarea în timp este mai importantă și acolo unde șansele de interacțiune sunt mai mari.

*În studiul policentralității este necesară o aprofundare a cercetării din optica mai multor domenii, care pot releva noi structurări la nivel metropolitan:*

- social: prin analiza formelor de disparitate și segregare socială, prin analiza tipurilor de polarizare socială și efectele lor asupra sistemului de centralități, precum și prin înțelegerea importanței centralității în construcția comunităților;
- economic: este necesară o analiză aprofundată din perspectiva factorilor economici mizând atât pe tiparele de aglomerare și pe motivele lor, pe latura rentabilității economice a policentralității, dar și pe nivelul de adresabilitate al agenților economici, în special al celor cu capital extern;
- politic: coerența metropolitană merită analizată din punctul de vedere al actului politic din perspectiva mizelor comune care se nasc între teritorii disparate, din perspectiva comparativă a intențiilor politice și a aplicabilității lor în solidarizarea teritoriilor și din perspectiva localizării electoratului și a construcției de centralitate ca act vizibil;
- virtual: relevarea a noi forme de conectivitate, a erodării nevoii de proximitate fizică sau de interacțiune non-mediată, erodarea nevoii de spațiu fizic pot influența decisiv formarea și funcționarea centralității.

Scanned with OKEN Scanner

Scanned with OKEN Scanner

## A. Lucrări teoretice (inclusiv articole în publicații)

**Allemand, Sylvain, François Ascher și Jacques Levy. 1996.** *Les sens du mouvement. Modernités et mobilités dans les sociétés contemporaines.* Paris: Ed. Belin.

**Alonso, William. 1964.** *Location and Land Use; Toward a General Theory of Land Rent.* Cambridge: Harvard University Press.

**Amin, Ash și Nigel Thrift. 2012.** *Cities. Reimagining the Urban.* Londra: Polity Press, prima ediție, 2000.

**Ansay, Pierre și René Schoonbrodt. 1989.** *Penser la ville. Choix de textes philosophiques.* Bruxelles: Archives d'Architecture Moderne (AAM).

**Antoni, Jean-Philippe și Samy Youssoufi. 2003.** „Étalement urbain et consommation d'espace. Étude comparée de Besançon, Belfort et Montbéliard" în Revue Géographique de l'Est (disponibilă online), vol. 47/3 | 2007, [consultat online la 05.11.2012 URL: http://rge.revues.org/1433].

**Arnheim, Rudolf. 1995.** *Forța centrului vizual. Un studiu al compoziției în artele vizuale*, București: Meridiane, prima ediție, 1988.

**Ascher, François. 2001.** *Les nouveaux principes de l'urbanisme.* Paris: Ed. de l'Aube.

**Ascher, François. 2005.** *La société hypermoderne ou ces événements nous dépassent feignons d'en être les organisateurs.* Paris: Ed. de l'Aube.

**Ascher, François. 2008.** *Les nouveaux compromis urbains, Lexique de la ville plurielle.* Paris: Ed. de l'Aube.

**Ascher, François. 2010.** *Metapolis ou l'avenir des villes.* Paris: Odile Jacob, prima ediție, 1995.

**Bairoch, Pierre. 1985.** *De Jéricho à Mexico, villes et économie dans l'histoire.* Paris: Gallimard, colecția Arcades.

**Barthes, Roland. 2000.** *„La centralité vide" în Pierre Ansay. Penser la ville.* Bruxelles: Archives d'Architecture Moderne, p. 423 – 425.

**Bavoux, Jean-Jacques. 2005.** „La nodalité: un concept fondamental" în les Cahiers Scientifiques du Transport, nr. 48/2005, p. 5 – 14. [consultat online la 01.02.2013 UTR: http://afitl.ish-lyon.cnrs.fr/tl_files/documents/CST/N48/Intro48.pdf].

**Bavoux, Jean-Jacques. 2008.** „Le relais: une composante trop méconnue des réseaux de transport". Prezentare în conferința *Réseaux en question: utopies, pratiques et prospective*, din 2008 la Mâcon, publicată în 2010, p. 255 – 262.

**Benevolo, Leonardo. 2003.** *Orașul în istoria Europei.* București: Polirom, colecția Construcția Europei. prima ediție, 1993.

**Bertrand, Frederic și Beltrando Yannick. 2008.** „Vers un renouveau du développement metropolitan" în revista *Paris Projet*, nr. 83/2008, p. 107 – 120.

**Bird, James. 1977.** *Centrality and Cities.* Londra: Routlegde & Kegan Paul.

**Borja, Jordi. 2013.** „Barcelona, de l'excitation des JO à la morosité" în revista *Urbanisme.* 2013, Vol. Que Fabrique l'événement, nr. 389, p. 54 – 55.

**Borsdorf, Axel și Pierre Zembri. 2004.** *European Cities Structures. Insights on Outskirts.* COST Action C10.

**Burdett, Richard și Deyan Sudjic. 2007.** *Living in the Endless City.* Londra: Phaidon Press, 2007. the Urban Age project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society.

**Busquets, Joan. 2005.** *Barcelona: the urban evolution of a compact city.* Nicolodi & Harvard University Graduate School of Design, Actar Distribution.

**Chalas, Yves. 2010.** „Centre, centralité et polycentrisme dans l'urbanisation" în *Urbia Les Cahiers du développement urbain durable.* Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable. nr. 11, decembrie 2010, p. 7 – 20.

**Champion, Anthony. 2001.** „A Changing Demographic Regime and Evolving Polycentric Urban Regions: Consequences for the Size, Composition and Distribution of City Populations" în *Urban Studies*, nr. 38/2001, Vol. 4, p. 657 – 677.



Scanned with OKEN Scanner

Scanned with OKEN Scanner

## Glosar de termeni specifici utilizați în lucrare[315]

*Accesibilitate urbană* (în general) = posibilitatea de a accede fizic la diferite servicii publice și private pe care le oferă un oraș, la piața muncii, la zonele centrale etc. Această posibilitate de acces este definită de proximitatea fizică sau de o rețea bună de transport public care garantează posibilitatea de acces a locuitorilor, fără costuri excesive de timp sau bani (*Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local*, 2009).

**Aglomerație urbană** = acumulare continuă de oameni și mijloace de producție în teritoriul înconjurător unui oraș, înglobând localitățile învecinate, astfel încât în condițiile unei dezvoltări coordonate, teritoriul ocupat își sporește odată cu gradul de industrializare și gradul de ocupare și dotare. (Sandu, A., *Teoria structurilor urbane*, curs). ; Concentrare urbană formată din orașul propriu-zis și o parte din localitățile apropiate lui, cu care acesta întreține relații intense de natură economică și de asigurare cu forță de muncă [...] Aglomerația presupune o dependență mai accentuată a unor orașe de unul principal (Erdeli, G.,—*Dicționar de geografie umană*, Ed..Corint, 1999).

**Centralitate** = calitate a țesutului urban, clar identificabilă în imaginarul colectiv, situată în intersecția unei localizări relativ centrale (de ex. o bună accesibilitate pietonală și cu transport public) cu o concentrare bogată și variată de activități și funcțiuni urbane specializate. **„Noile centralități"** pretind reproducerea acestor caracteristici în locuri periferice (trad. ns. din Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local, 2009).

La această definiție adăugăm clarificarea adusă de Manuel Castells: loc al interschimbului între procesele de producție și consum ale orașului. În ceea ce privește **locurile centrale ale unui oraș**, acestea se recunosc ușor, deosebindu-se de restul printr-o serie de semne și forme care denotă un tip de activitate și relații specifice, diferite de alte locuri mai convenționale. Un înalt nivel de activitate, în general diversificată, prezența dotărilor

315 Glosarul a fost întocmit ca un instrument de lucru și de sinteză parțială în vederea precizării unui anume înțeles al termenilor folosiți în contextul lucrării, uneori diferit de cel uzual.

publice cu caracter instituțional și reprezentativ, spații libere cu semnificație specială etc. Centralitatea este acțiunea unui centru la distanță, un efect al centrului.

**Centru** = dezvoltare urbană, constituită în timp, ca un fenomen complex, rezultat în urma unui proces de concentrare și acumulare de fluxuri, oameni, activități, care se transformă prin intensificare, filtrare, sintetizare, sedimentare și inovație într-un ansamblu coerent și coeziv, care expune un grad ridicat de diversitate, intensitate și ierarhie simbolică, formală și funcțională, precum și de urbanitate; capacitatea de transformare a cantitativului în calitativ și a unor relații indiferente în relații productive susține abilitatea centrului de regenerare proprie și a țesutului înconjurător și, totodată, de confirmare a rolului de ordonator al structurii urbane. Concentrarea oamenilor, a funcțiilor și a activităților într-un spațiu delimitat este esențială centrului: „Un număr enorm de oameni se concentrează în centru și dacă nu ar face-o nu ar exista un centru care să conteze" (Jacobs, 1961, p. 201).

Putem vorbi și de **centru periferic** ca de o dezvoltare urbană cu caracter de centralitate, în zonele periferice în legătură cu diverse tipuri de limite ale urbanității. Centrul este un spațiu care se diferențiază față de periferie după concentrarea și complexitatea funcțiilor sale care determină puterea de atracție (directă sau indirectă) și de dominație asupra „altora".

**Coerență** = cu referire la părțile unui tot, se înțelege ca armonie, raport logic, absență de contradicție în punerea împreună a părților; Legătură strânsă (și armonioasă) între părțile sau elementele unui întreg (***. 2009. DEX); unii factori care, nefiind izolați, acționează în spațiu și timp, cumulându-se, suprapunându-se, generând interrelații și sinergii, în care efectele nu pot fi predeterminate, fiind specifice diverselor contexte locale (Solis, 2009).

**Compacitate urbană** = indicator care relaționează volumul edificat într-o arie cu suprafața urbană ocupată, ținând cont de intensitatea de utilizare a terenului.

**Conexiune (sau conectivitate)** = tip de relație funcțională sau operațională care descrie felul în care ariile urbane (ex: spații, centre, orașe) sunt legate din punct de vedere fizic, economic, cultural, social sau politic cu alte arii urbane, aflate la distanță. Exemple de relații: de cooperare directă (prin schimb de experiențe, metode , informații, participare la proiecte comune etc), fluxuri și schimburi.

**Deconcentrare concentrată** = fază în procesul de urbanizare, manifestă prin descongestionarea orașelor și urbanizarea zonelor periferice mai mult sau mai puțin îndepărtate, prin apariția centrelor periferice (1976, Larousse Universel, vol 1 – 3, Paris.).



Scanned with OKEN Scanner

**Difuzie spațială** = acțiunea, dar și rezultatul acțiunii care face ca un obiect sau un fenomen dintr-un sistem să fie diseminat sau transmis destul de omogen. Generic: răspândire, propagare într-un mediu, întrepătrundere. „Difuzia spațială" are loc în sisteme spațiale precum sistemele policentrice și se referă atât la procesele de propagare, cât și la breșele create în sistemul spațial. Împrumutând termeni din sistemele de comunicații putem spune că cele mai mari centre sunt cele mai susceptibile de a instiga propagare, așadar, sunt emițătoare, iar centrele de dimensiuni medii, deoarece recepteză și retransmit, sunt poli-releu. Într-o structură policentrică, așadar, cu mai multe centre-emițător și mai mulți poli-releu, difuzarea unei inovații este mai mare și mai rapidă în comparație cu difuzarea aceleiași inovații într-o structură monocentrică.

Într-un sistem regional policentric, centrele cu rol de transmițător al procesului de difuzie se confundă cu polii de dezvoltare, iar în terminologia legată de polarizare, polii releu se confundă cu polii de expansiune (2004. Critical dictionary of polycentricity. Annex report A. ESPON 111. Potentials for polycentric development in Europe. Paris: CNRS—UMR Géographie-cités.).

**Fragmentarism** = caracteristică a peisajului periferic manifestată prin alăturarea, fără relație între ele, a unor porțiuni de structură urbană, relativ coerente pe plan intern, dar incapabile să comunice în cadrul sistemului urban. Fragmentarismul resimțit la nivelul imaginii este adesea oglinda unei de-compuneri la nivel spațial, al unei anomii la nivel social sau al unei destructurări la nivel economic (Stan, Angelica, 2009, *Peisajul periferiilor urbane*, București: Ed. Universitară Ion Mincu, p. 284).

**Integrare** = organizarea unui sistem de elemente bazate pe principii comune și dezvoltarea unui puternic sentiment de unitate (The New Charter of Athens 2003: The European Council of Town Planners' Vision for Cities in the 21st century. Fully revise, 2013).

**Metropolă** = în general, reprezintă centrul cel mai important dintr-un grup de orașe, importanța fiind stabilită în funcție de accesibilitate, mărime, varietatea mediului economic și varietatea mediului uman. Procesul de metropolizare, constatat la nivel mondial în ultimii 40 de ani, a accelerat consolidarea puterii relative a orașelor cu statut mare în rețeaua de spații centrale prin îmbunătățirea capacității lor de atragere de activități noi. Spațiul polarizat de una sau mai multe metropole, în care acționează această atracție, datorită situării în proximitate a unui conglomerat de companii variate, este adesea denumit metropolizat. În legătură cu constatarea că metropolele au devenit „centri nervoși" ai economiei globale întâlnim adesea atribuirea denumirii „orașe globale" (S. Sassen) celor mai avansate forme de ceea ce poate fi identificat în prezent ca o nouă formă de centralitate la nivel global (2004. Critical dictionary of polycentricity. Annex report



Scanned with OKEN Scanner

A. ESPON 111. Potentials for polycentric development in Europe. Paris: CNRS—UMR Géographie-cités.).

**Oraș** (polis, civitas) = așezare umană cu un anume grad de consistență și coeziune. Nu este vorba doar de orașul compact convențional, ci și de orașele în rețea, orașele-rețea și orașele regiune (The New Charter of Athens 2003: The European Council of Town Planners' Vision for Cities in the 21st century. Fully revise 2013).

**Periferie** = marginea orașului unde densitatea de uzuri urbane descrește. Termenul este utilizat pentru a se referi în primul rând la acele spații urbane semiformalizate care se localizează odată ce s-a finalizat nucleul continuu și care fac parte dintr-un mare oraș, o aglomerație urbană sau arie metropolitană legal constituită. Până la universalizarea automobilului, periferiile urbane puteau fi dense, deși mereu incomplete sau cu lipsuri de dotare în diverse sensuri; creșterea considerabilă a mobilității cotidiene, interesul crescând pentru a dispune de case unifamiliale, dar și difuzarea ideologiei regăsirii naturii sunt factorii care explică fenomenul prin care se dezvoltă majoritatea periferiilor (Stan, Angelica, 2009, *Peisajul periferiilor urbane*, București: Ed. Universitară Ion Mincu).

**Planificator spațial** = persoană implicată profesional în organizarea și gestionarea utilizării spațiului, specializată în interpretarea conceptelor teoretice în formă spațială și în pregătirea planurilor (The New Charter of Athens 2003: The European Council of Town Planners' Vision for Cities in the 21st century. Fully revise 2013).

**Polarizare** = atracție a unui centru (pol), cu mult mai puternică și mai întinsă decât puterea efectivă a centrului. Polarizarea spațiului orașului este măsurabilă în funcție de aria sa de influență. (www.crdp-strasbourg.fr/themadoc/strasbourg); un proces marcat de inegalitate, care are loc atunci când vârful și baza distribuției avuției cresc mai repede decât mijlocul, aceasta conducând la scăderea mijlocului și la accentuarea diferențierilor între segmente extreme (Urban Geography—A global perspective. Michael Pacione, Routledge, 2005—glosar p. 912).

**Policentricitate** = începând cu 1994, se referă la o structură formată din mai multe centre urbane, care poate contribui la o dezvoltare regională echilibrată, conducând la reducerea disparităților regionale, în scopul creșterii competitivității europene. Policentricitatea promovează tipurile de rețele urbane echilibrate și multiscalare care sunt avantajate mai ales din punct de vedere social și economic. La nivel inter-regional cuvântul-cheie este complementaritatea, care permite orașelor mai mici să ofere în comun, prin completare, servicii urbane tipice orașelor mari; este exprimată sub trei forme:



Scanned with OKEN Scanner

Morfologică: rezultând un tipar mono-nuclear (un oraș dominant și mai multe orașe dependente); tipar polinuclear (fără oraș dominant; orașele sunt similare ca mărime);

Relațională: se bazează pe rețelele de fluxuri și cooperare între arii urbane la diverse scări, fiind reperabile două tipare: mono-orientate (preferențial către un centru); multi-direcționale (relațiile nu au o orientare clară);

Structurală: rezultă din spontaneitatea dezvoltării spațiale, este strâns legată de tiparele spațiale și se bazează pe distribuția spațială a nodurilor urbane și a orientării spațiale a fluxurilor într-un teritoriu (2004. Critical dictionary of polycentricity. Annex report A. ESPON 111. Potentials for polycentric development in Europe. Paris: CNRS—UMR Géographie-cités).

**Proximitate** = 1. apropiere imediată (în spațiu sau în timp); vecinătate. —Din *lat. proximitas, -atis, fr. proximité.* (***. 2009. DEX), 2. similaritate socio-economică a condițiilor dintre familii. 3. Proximitate funcțională = intensitatea și calitatea relațiilor dintre entitățile dintr-o organizație sau instituție (nu neapărat aflate în același loc). În planificare, înțelesul proximității este o combinație dintre 1 și 3, proximitatea fiind înțeleasă ca reprezentare a apropierii fizice imediate de un centru (pol economic, concentrare de populație etc.) în scopul favorizării (exploatării) interacțiunii la nivel local. Un exemplu care susține această afirmație este considerarea proximității ca factor important de localizare pentru sectorul terțiar—superior (co-prezență în centre de afaceri) (S. Sassen).

Mulți urbaniști consideră concentrarea în proximitate ca fiind o condiție a urbanității în ciuda constatării efectelor negative pentru locuitorii regiunilor în care acestea se află (de ex. poluare, trafic congestionat etc.) (2004. Critical dictionary of polycentricity. Annex report A. ESPON 111. Potentials for polycentric development in Europe. Paris: CNRS—UMR Géographie-cités).

**Rețea** = entitate flexibilă formată din unități conectate, cu unele linii directoare comune și capacitatea de a răspunde în mod concertat și selectiv (The New Charter of Athens 2003: The European Council of Town Planners' Vision for Cities in the 21st century. Fully revise 2013).

**Spațial/-ă** = considerare concertată a spațiului în legătură cu scopul, perspectiva, planificarea sau dezvoltarea unei arii, la variatele sale scări, de la local la regional, național, continental și global, incluzând terenul, oamenii și activitățile lor (The New Charter of Athens 2003: The European Council of Town Planners' Vision for Cities in the 21st century. Fully revise 2013).

**Urban** = care ține de oraș, privitor la oraș, orășenesc (Academia Română, Dicționarul explicativ al limbii române, București: Univers Enciclopedic, 1996).



Scanned with OKEN Scanner

# Anexe

Scanned with OKEN Scanner

**ANEXA 1** Megacentralități, tabel explicativ

| | Megaproiect | Aria/ha | Locuitori/ locuințe | Locuri de muncă | Calități |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Ile-de-Nantes | 350 ha | 18.000 | 22.000 | Industriile creative, artă monumentală urbană, patrimoniul industrial; insula |
| 2 | Confluence Lyon | 150 ha | 16.000 | 25.000 | Noul muzeu al confluenței—arhitectură de calitate; confluența Rhône și Saône; interpenetrarea cu bazine de apă |
| 3 | Euromed Marsilia | 300 ha | 10.000 | 28.000 (800 de companii) | Arhitectură de calitate înaltă, redinamizarea centrului vechi; valorificarea deschiderii la mare |
| 8 | Euralille—Lille | 130 ha | 267.472 mp locuințe | 366.013 mp birouri | Arhitectură cu imagine puternică; valorificarea nodalității feroviare a orașului; spațiu public |
| 9 | Hafen City—Hamburg | 157 ha | 6.000 locuințe | 45.000 locuri de muncă | Arhitectură unitară cu accente emblematice (Filarmonica Elba), bazinele portuare; durabilitate energetică |
| 10 | Milano Porta Nuova | 344.000 mp suprafață construită | n.a. | n.a. | Crearea unei identități la nivel european |
| 11 | Barcelona @22 | 198 ha | 40.000 | 130.000 | Industrii creative, media, IT, mixed-use, intensificarea uzurilor |
| 12 | Amsterdam Zuidas | 275 ha | 15.000 locuitori | 60.000 locuri de muncă + studenți | Arhitectură avangardistă |
| 13 | Malmö Västra Hamman | 140 ha | 10.000 locuitori | 20.000 locuri de muncă | Torso Tower cu o arhitectură distinctă și implementare politici ecologice |

Scanned with OKEN Scanner

| Probleme rezolvate | Mix funcțional propus | Mod de acces | Distanța față de centrul orașului | Miza proiectului pentru centrul orașului |
|---|---|---|---|---|
| Conversia unei suprafețe ample fost portuar-industriale în declin; reintegrarea insulei în circuitul urban; refacerea legăturilor cu centrul orașului și cu cartierele adiacente | Cultură, restaurație, muzee, Palatul Congresului, birouri, locuințe, loisir | 3 linii de transport în comun; rutier; port ambarcațiuni | ~500m | Bipolaritate care vizează pe termen lung extinderea centrului orașului |
| Rezolvarea pe termen lung a fracturii induse de autostradă; eliminarea barierei constituite de siturile feroviare; regenerarea pe termen lung a gării Perrache situate între situl proiectului și centrul orașului | Magazine, servicii, hoteluri, locuințe, loisir și servicii specializate | Tren, tramvai, bicicletă, cheu pentru ambarcațiuni | ~1,2km | Bipolaritate care vizează regenerarea gării Perrache cuprinsă între situl proiectului și centrul orașului |
| Rezolvarea parțială a fracturii induse de autostradă între oraș și mare | Locuire, birouri, comerț, hoteluri, cultură, financiar, logistică, construcții și imobiliare, spații verzi | Tren, autostradă, circulație pietonală, biciclete, tramvai, port | Adiacent zonei centrale, parțial suprapus | Upscaling social și redinamizarea hypercentrului orașului |
| Redinamizarea parțială a orașului; aprecierea numărului de navetiști care folosesc TGV-ul | Locuire, birouri, comerț, loisir, transport, centru conferințe, cazinou, centru comercial, sală spectacole | Tren, TGV, transport în comun, rutier | Adiacent centrului orașului | Relație funcțională cu centrul sub forma unei bipolarități complementare, dar nu neapărat cooperante |
| Întoarcere către fluviu, restructurarea portului, repoziționarea strategică a orașului | Locuire, birouri, afaceri, cultură, comerț | Două linii metrou, legături pietonale, terminal pentru vase de croazieră | La 800m de primăria orașului | Vizează o extindere a centrului deși prevede la interior un centru: Magdeburg conceput în relaționare cu centrul |
| Integrarea mai bună a gării Garibaldi în oraș, precum și recalificarea urbană a trei cartiere existente: Isola, Varesine și Garibaldi | Birouri, locuințe, suprafețe comerciale, spații publice, parc | Nod intermodal major al orașului | Lipit de centrul orașului | Proiectul este promovat ca o ranforsare a centrului Milano-ului, mizând pe legătura pietonală cu acesta |
| Conversie funcțională zonă în declin, rețesere între oraș și apă, nouă identitate barceloneză | Birouri, locuințe, campus audio-vizual | Metrou, transport în comun, piste ciclabile și pietonale | Lângă centrul orașului și Torre Agbar | Extinderea centrului către nord-est; relații pietonale ample |
| Proiect de regenerare într-o zonă dificilă din punct de vedere etnic a Amsterdamului | Birouri, locuințe, facilități diverse | Infrastructură rutieră, cale ferată rapidă, metrou | 1 km | Ambiția unui centru metropolitan creat prin bipolaritate |
| Teren „reclamat" de municipalitate pentru construire | Universitate, industrie ușoară, locuințe | Acces dificil | Lângă centrul orașului | Dirijează interesul către apă |

Scanned with OKEN Scanner

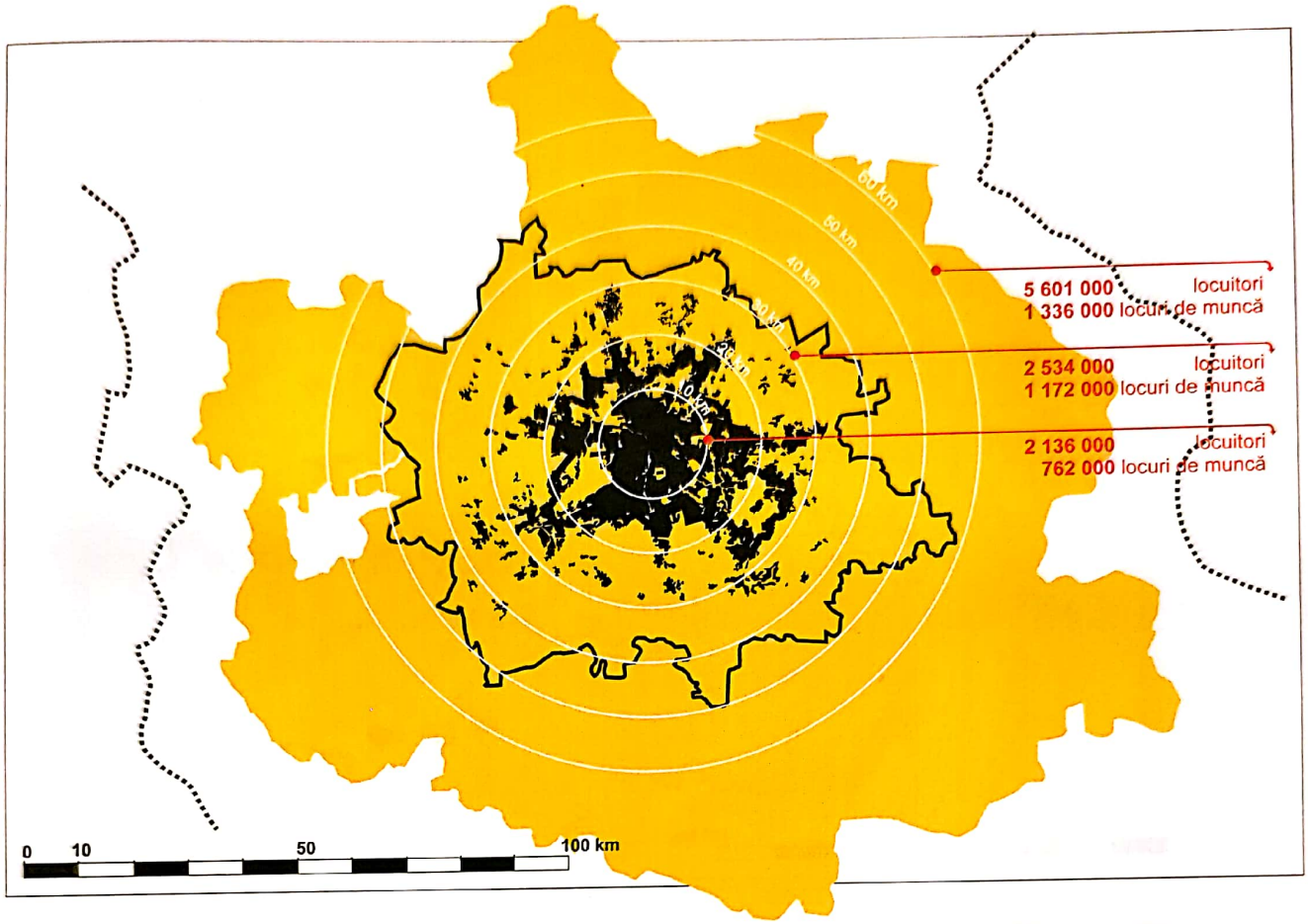
**ANEXA 2** Relația istorică între mobilitate și forma urbană_sursa: prelucrare M.A. după: Beaucire, Françis.2002. *Sur la relation Urbanisme Transport, Réflexions en cours sur l'apres. Predit.*

| relația istorică între mobilitate și formă urbană | oraș pedestru | oraș monitorizat transport colectiv | oraș monitorizat mașina personală |
|---|---|---|---|
| perioada istorică | până la mijlocul secolului al XIX-lea | mijlocul secolului al XIX-lea mijlocul secolului XX | după anii '60 – '70 |
| mijloc de deplasare dominant | mersul pe jos | tren, tramwai | automobil |
| viteză medie de deplasare | 2 – 4 km/h | 10 – 15 km/h | 20 – 25 km/h |
| formele rețelelor | capilare | sincronizare | desincronizare |
| morfologia urbană rezultată | compactă | liniară | fragmentară |
| densitatea amprentei urbane | crescută | crescută spre medie | scăzută |
| nivelul presiunii funciare | crescută | crescută spre medie | scăzută |
| forma și nivelul centralității | monocentralitatea puternică în rețea | monocentralitatea puternică + centralități dispersate | monocentralitate slabă + multicentralitate puternică |

Scanned with OKEN Scanner

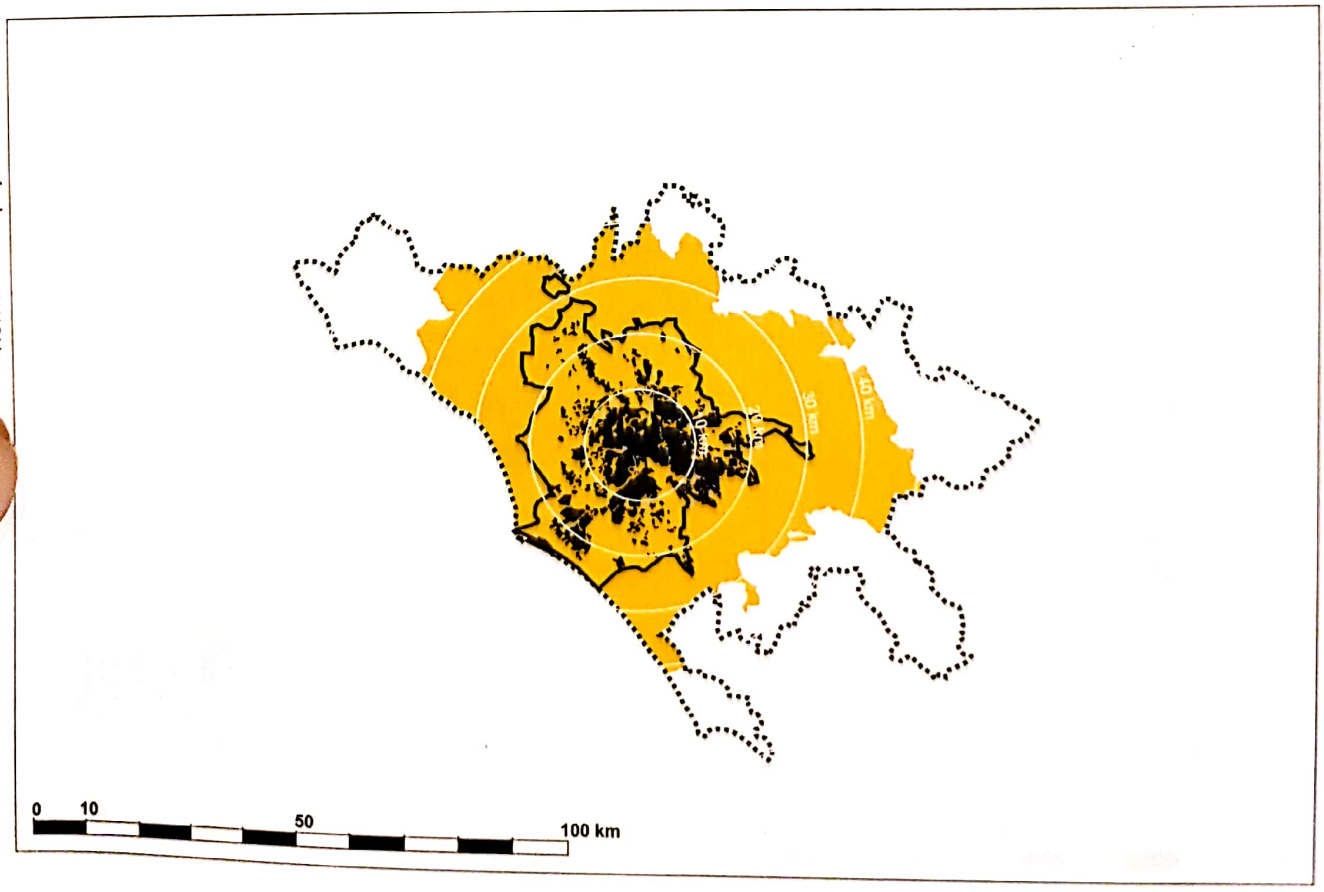
**ANEXA 3** Matrice comparativă—șase capitale europene: Berlin, Paris, Londra, Roma, Viena, Madrid, comparație după decupajul administrativ în care se încadrează aria urbanizată.

Berlin—decupaj administrativ



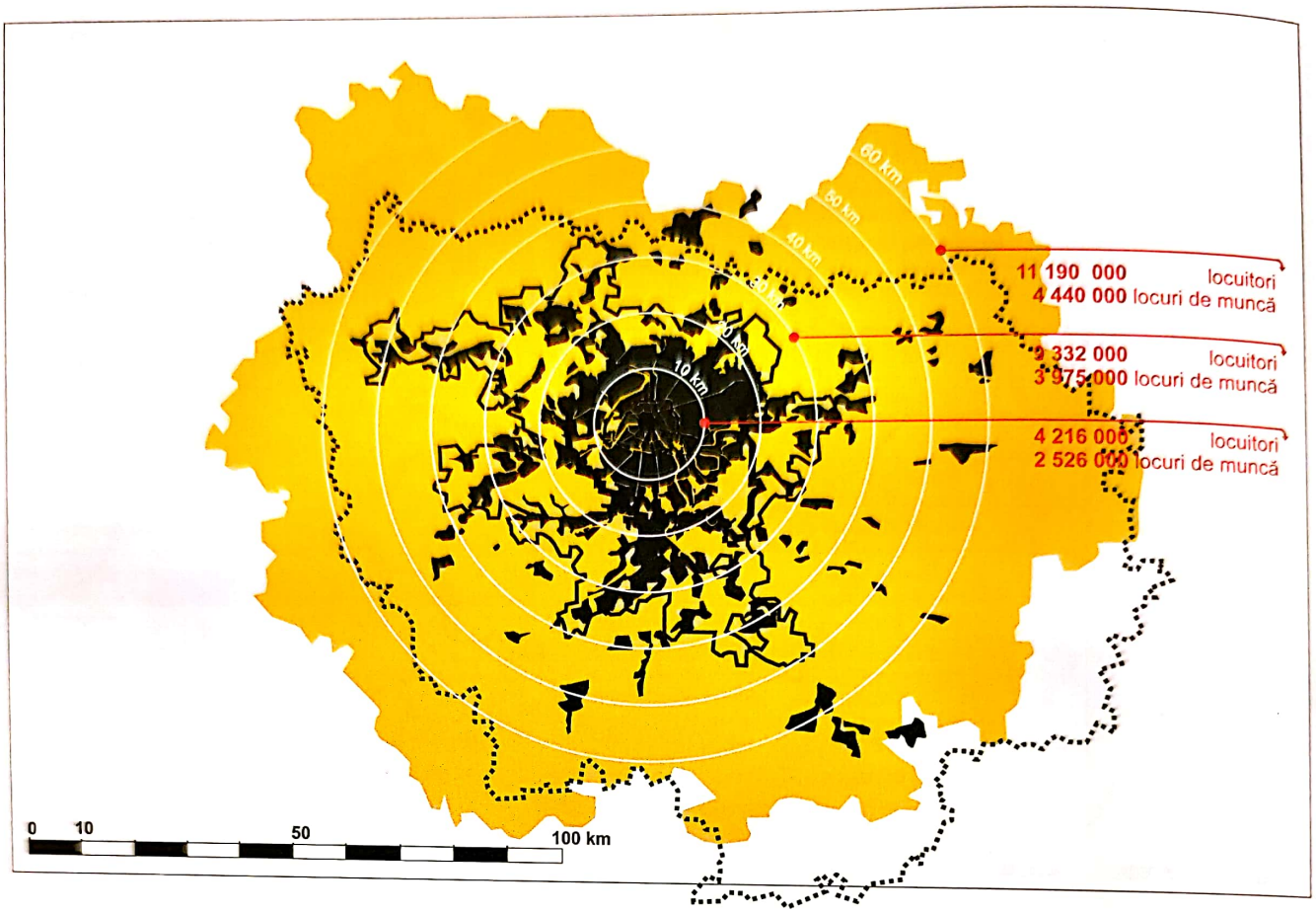

regiunea administrativă: Berlin-Brandenburg / Île-de-France / Greater London / Provincia Roma / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Berlin (cf.Eurostat) / Paris (cf. INSEE) / Londra / Roma / Viena (cf. Eurostat) / Madrid
aria urbanizată: Berlin (conform Eurostat) / Paris / Londra (cf. British National Grid) / Roma (cf. Eurostat) / Viena(cf. Eurostat) / Madrid (cf. Eurostat)
aria metropolitană: Berlin (cf.Dep. Dezvoltare urbană și teritorială Berlin) / Paris / Londra / Roma / Viena / Madrid
metropola: Berlin / Paris / Londra / Viena / Madrid
intraurbanul: Berlin (Stadt Berlin) / Paris (Intramuros) / Londra (Inner London) / Viena / Madrid
centrul orașului: Berlin (Innenstadt) / Paris (Centre) / Londra (The City) / Roma - Vatican / Viena (Innere Stadt) / Madrid

Roma—decupaj administrativ



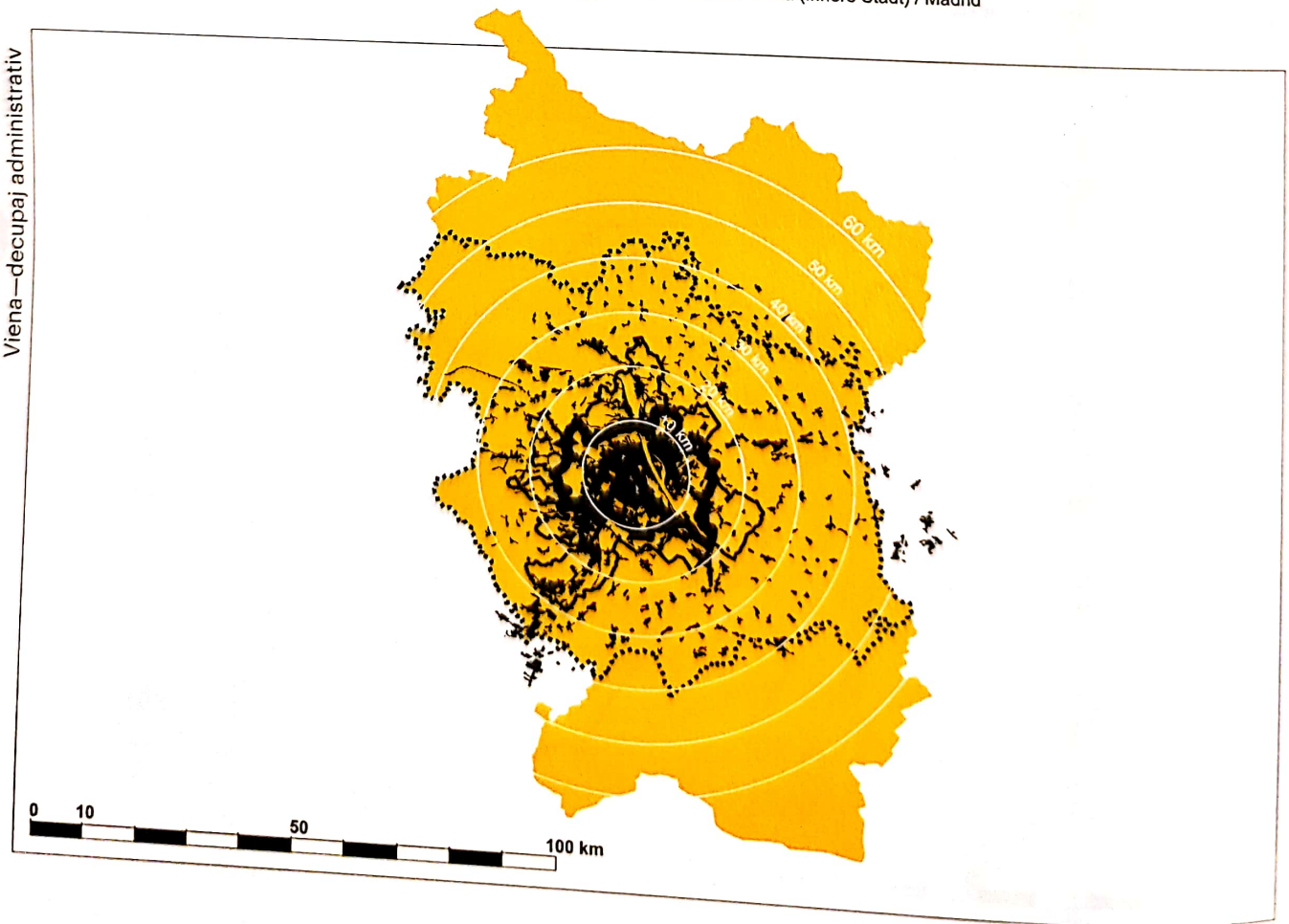

Scanned with OKEN Scanner

Paris—decupaj administrativ



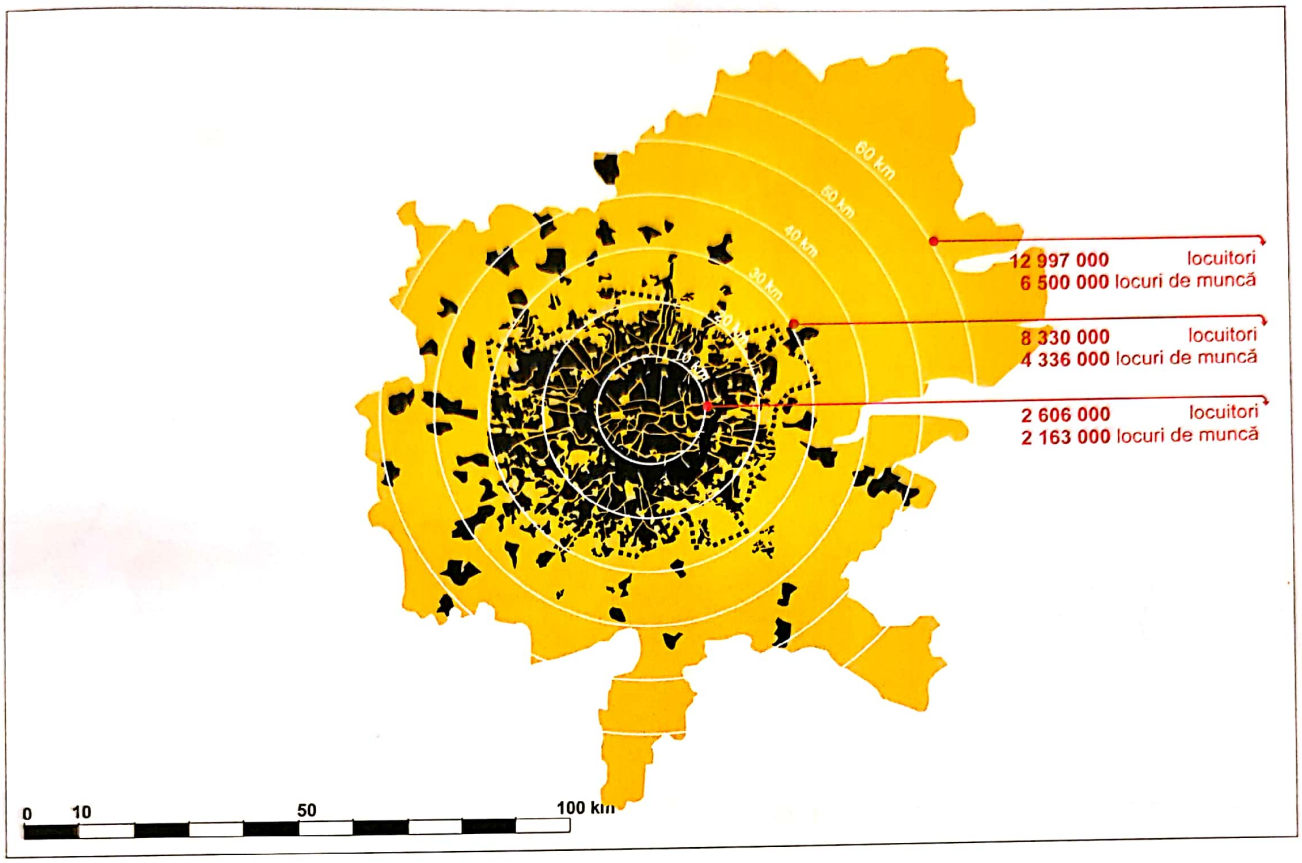

regiunea administrativă: Berlin-Brandenburg / Île-de-France / Greater London / Provincia Roma / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Berlin (cf.Eurostat) / Paris (cf. INSEE) / Londra / Roma / Viena (cf. Eurostat) / Madrid
aria urbanizată: Berlin (conform Eurostat) / Paris / Londra (cf. British National Grid) / Roma (cf. Eurostat) / Viena(cf. Eurostat) / Madrid (cf. Eurostat)
aria metropolitană: Berlin (cf.Dep. Dezvoltare urbană și teritorială Berlin) / Paris / Londra / Roma / Viena / Madrid
metropola: Berlin / Paris / Londra / Viena / Madrid
intraurbanul: Berlin (Stadt Berlin) / Paris (Intramuros) / Londra (Inner London) / Viena / Madrid
centrul orașului: Berlin (Innenstadt) / Paris (Centre) / Londra (The City) / Roma - Vatican / Viena (Innere Stadt) / Madrid

Viena—decupaj administrativ



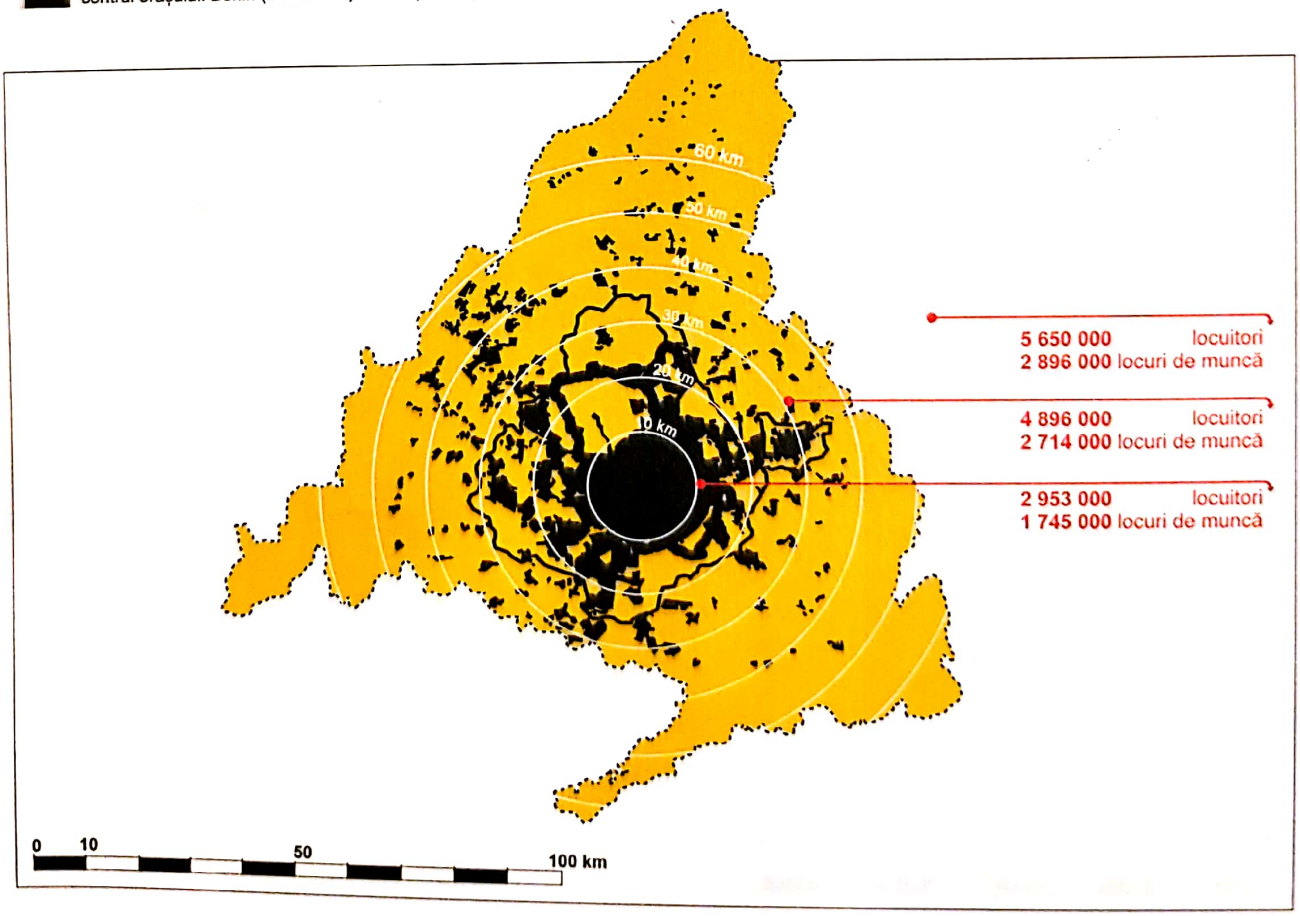

Scanned with OKEN Scanner

Londra—decupaj administrativ




regiunea administrativă: Berlin-Brandenburg / Île-de-France / Greater London / Provincia Roma / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Berlin (cf.Eurostat) / Paris (cf. INSEE) / Londra / Roma / Viena (cf. Eurostat) / Madrid
aria urbanizată: Berlin (conform Eurostat) / Paris / Londra (cf. British National Grid) / Roma (cf. Eurostat) / Viena(cf. Eurostat) / Madrid (cf. Eurostat)
aria metropolitană: Berlin (cf.Dep. Dezvoltare urbană și teritorială Berlin) / Paris / Londra / Roma / Viena / Madrid
metropola: Berlin / Paris / Londra / Viena / Madrid
intraurbanul: Berlin (Stadt Berlin) / Paris (Intramuros) / Londra (Inner London) / Viena / Madrid
centrul orașului: Berlin (Innenstadt) / Paris (Centre) / Londra (The City) / Roma - Vatican / Viena (Innere Stadt) / Madrid

Madrid—decupaj administrativ

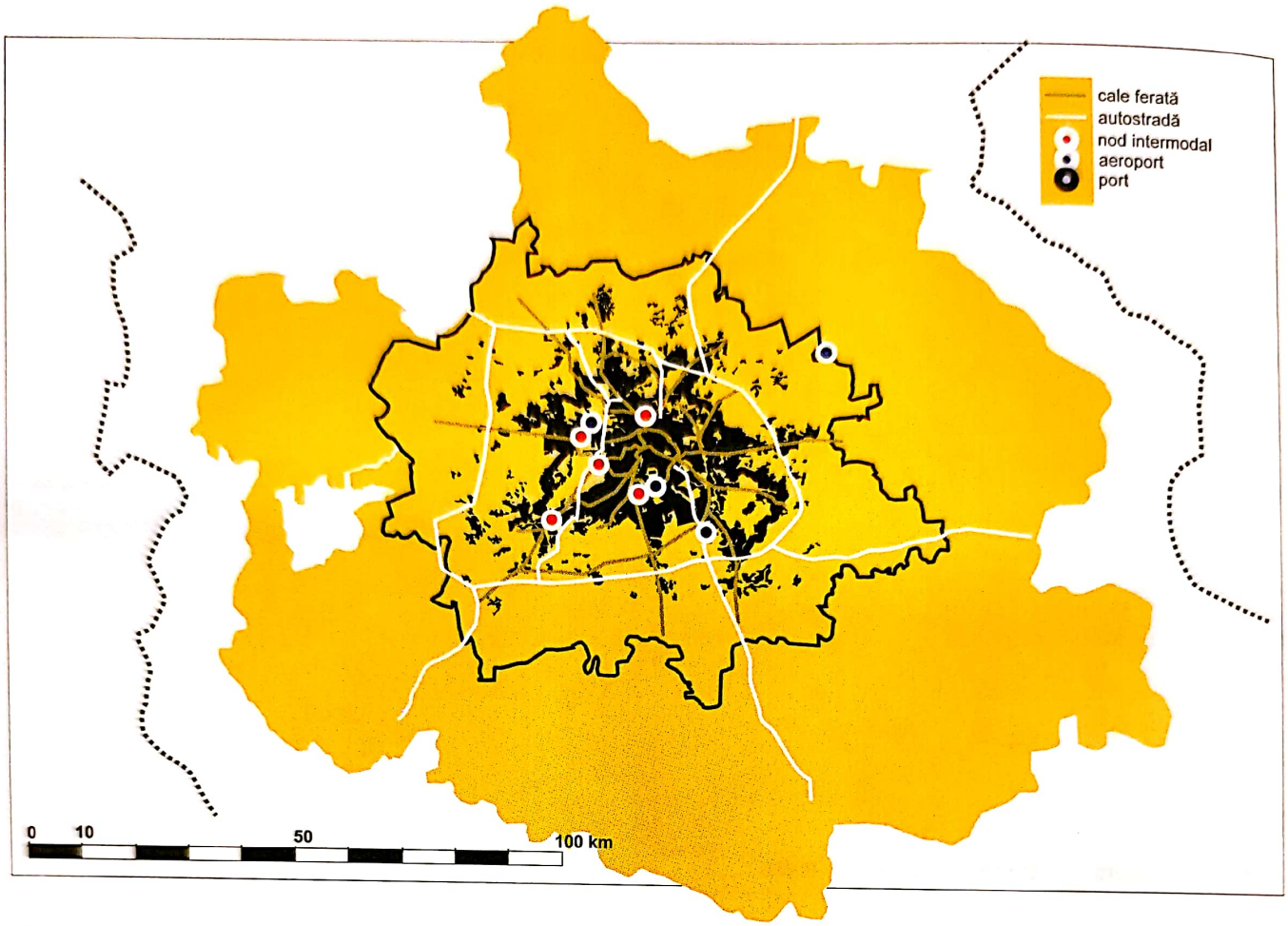





Scanned with OKEN Scanner

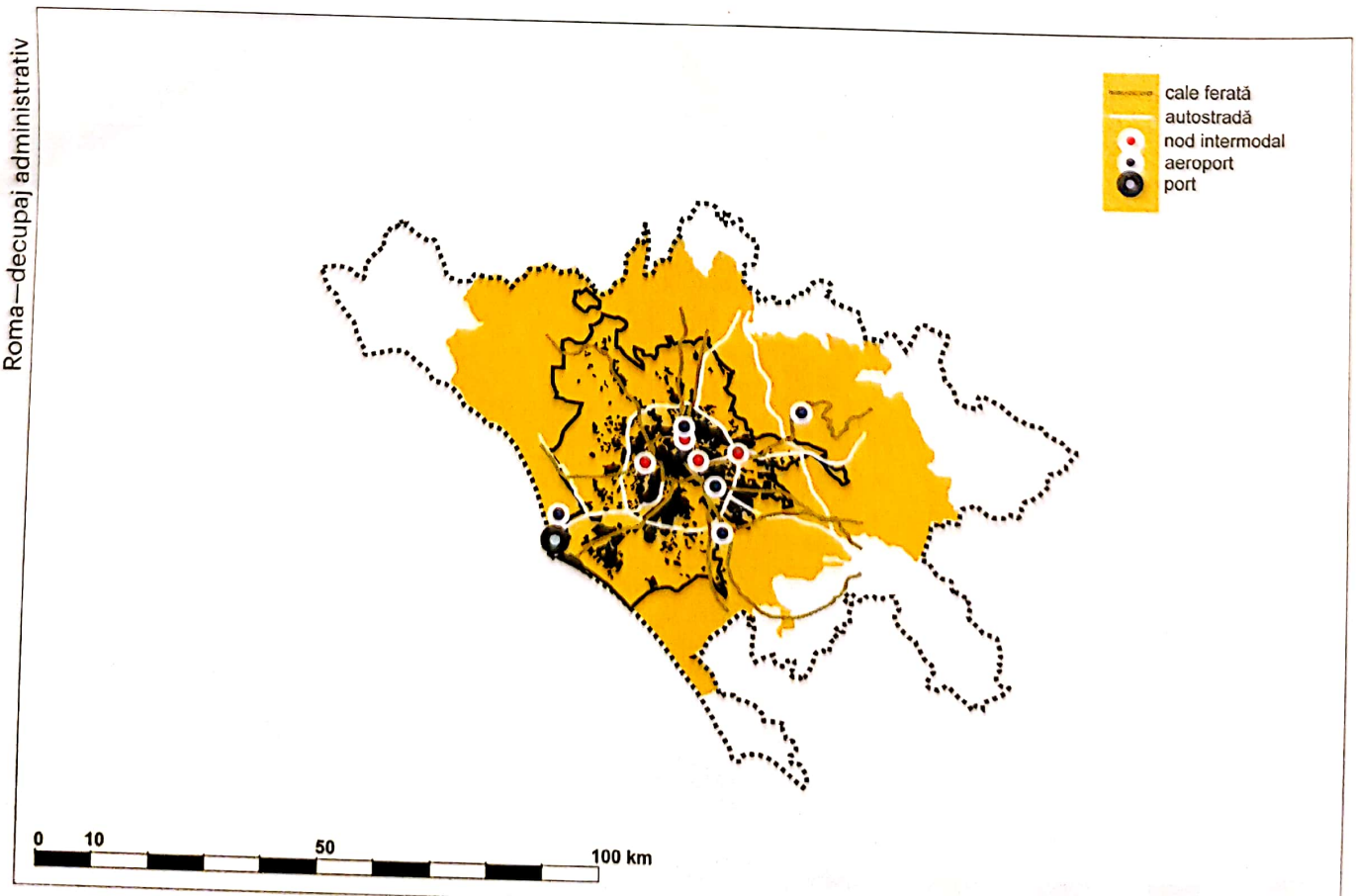
**ANEXA 4** Matrice comparativă—6 capitale europene: Berlin, Paris, Londra, Roma, Viena, Madrid, comparație după distribuția sistemului de transport

Berlin—decupaj administrativ



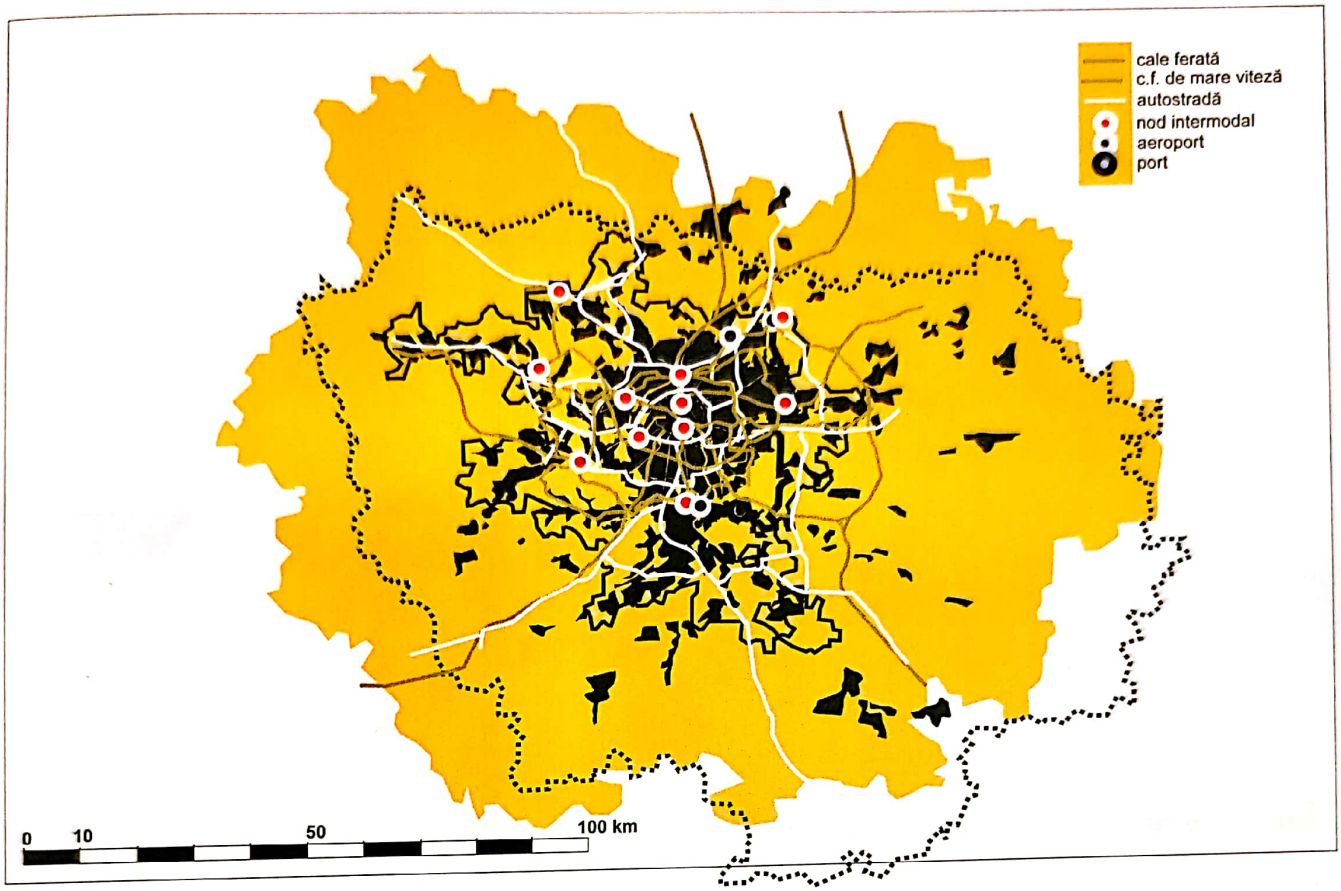

regiunea administrativă: Berlin-Brandenburg / Île-de-France / Greater London / Provincia Roma / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Berlin (cf.Eurostat) / Paris (cf. INSEE) / Londra / Roma / Viena (cf. Eurostat) / Madrid
aria urbanizată: Berlin (conform Eurostat) / Paris / Londra (cf. British National Grid) / Roma (cf. Eurostat) / Viena(cf. Eurostat) / Madrid (cf. Eurostat)
aria metropolitană: Berlin (cf.Dep. Dezvoltare urbană și teritorială Berlin) / Paris / Londra / Roma / Viena / Madrid
metropola: Berlin / Paris / Londra / Viena / Madrid
intraurbanul: Berlin (Stadt Berlin) / Paris (Intramuros) / Londra (Inner London) / Viena / Madrid
centrul orașului: Berlin (Innenstadt) / Paris (Centre) / Londra (The City) / Roma - Vatican / Viena (Innere Stadt) / Madrid

Roma—decupaj administrativ



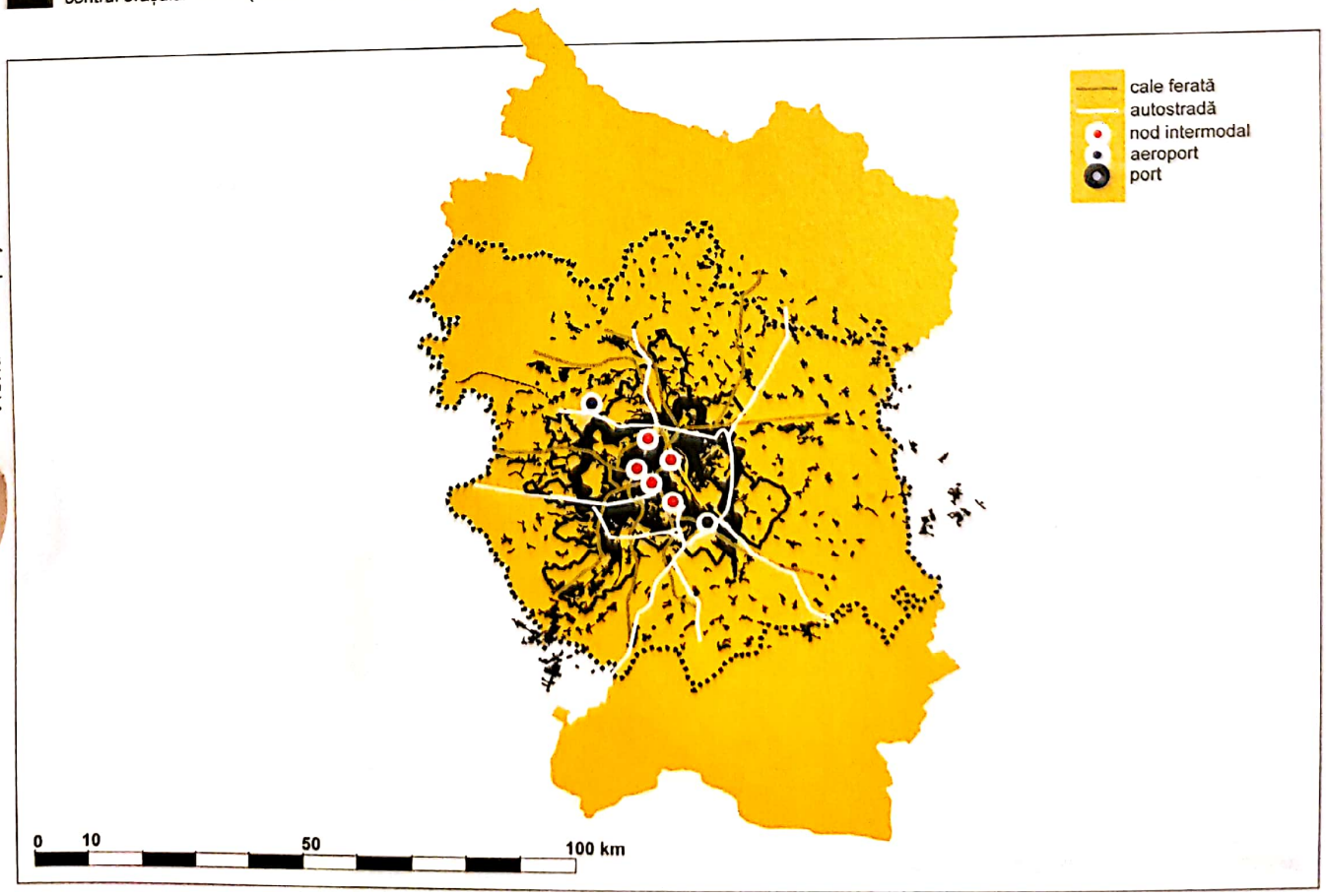

Scanned with OKEN Scanner

Paris—decupaj administrativ



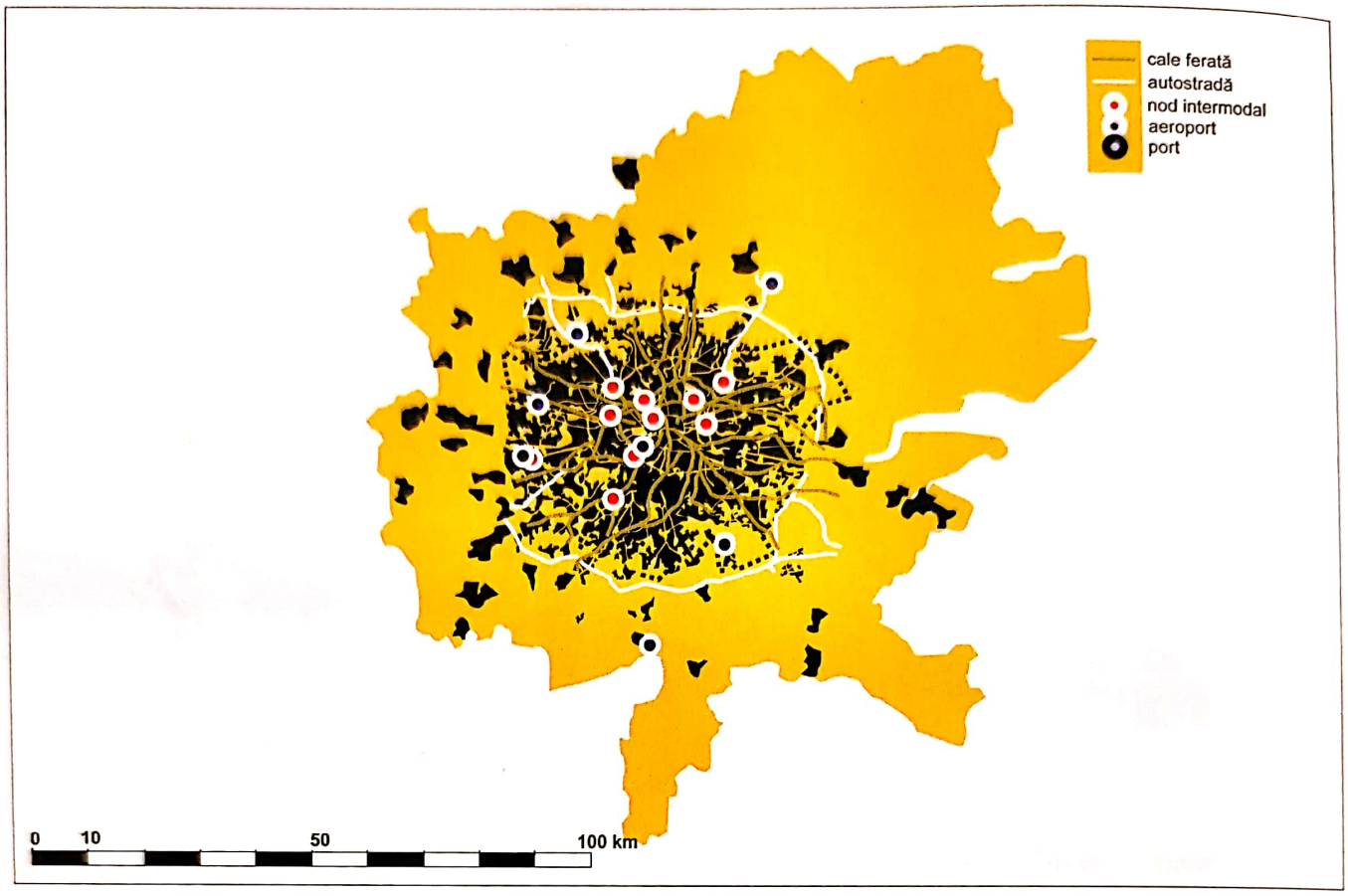

regiunea administrativă: Berlin-Brandenburg / Île-de-France / Greater London / Provincia Roma / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Berlin (cf.Eurostat) / Paris (cf. INSEE) / Londra / Roma / Viena (cf. Eurostat) / Madrid
aria urbanizată: Berlin (conform Eurostat) / Paris / Londra (cf. British National Grid) / Roma (cf. Eurostat) / Viena(cf. Eurostat) / Madrid (cf. Eurostat)
aria metropolitană: Berlin (cf.Dep. Dezvoltare urbană și teritorială Berlin) / Paris / Londra / Roma / Viena / Madrid
metropola: Berlin / Paris / Londra / Viena / Madrid
intraurbanul: Berlin (Stadt Berlin) / Paris (Intramuros) / Londra (Inner London) / Viena / Madrid
centrul orașului: Berlin (Innenstadt) / Paris (Centre) / Londra (The City) / Roma - Vatican / Viena (Innere Stadt) / Madrid

Viena—decupaj administrativ



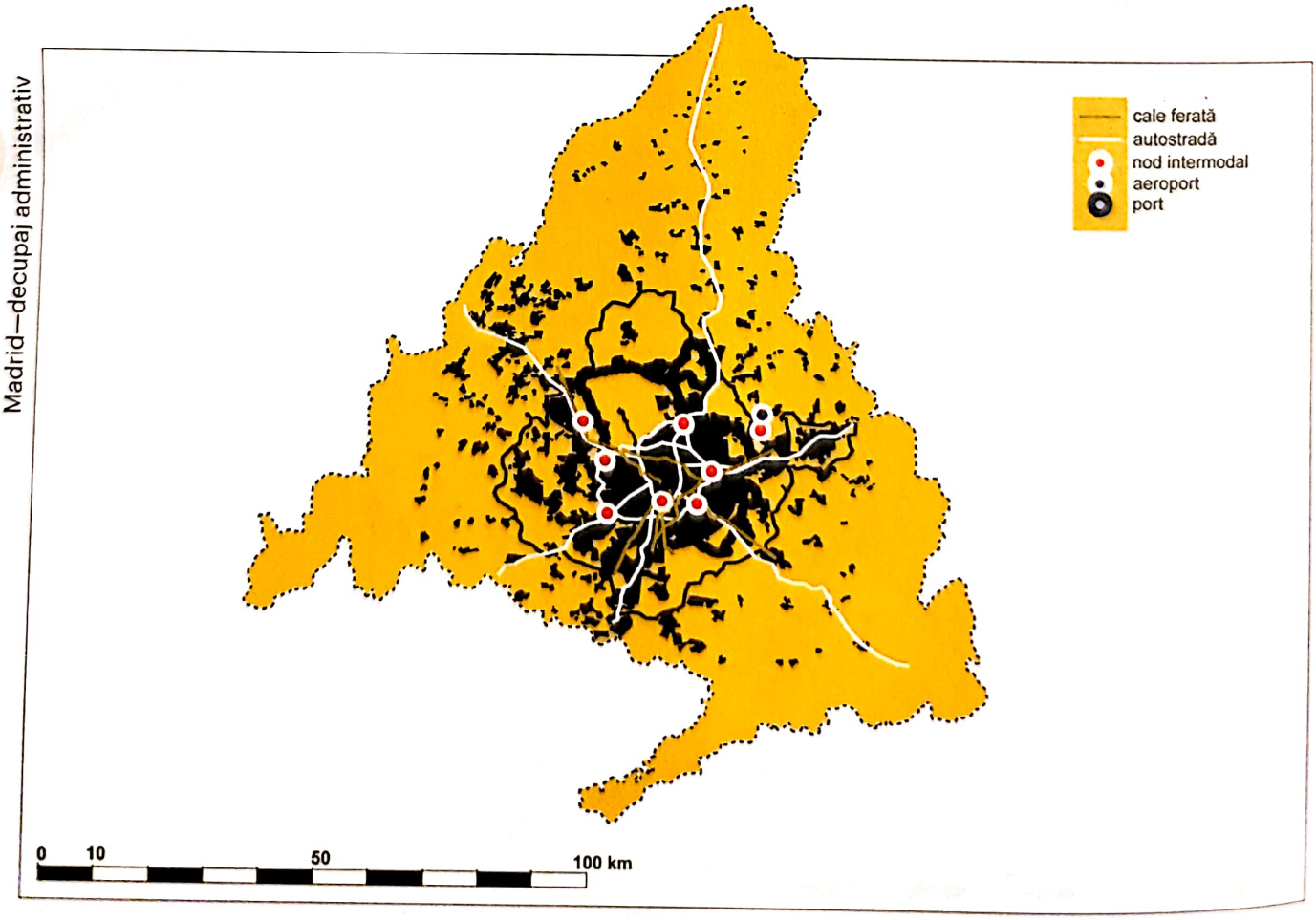

Scanned with OKEN Scanner

Londra—decupaj administrativ




regiunea administrativă: Berlin-Brandenburg / Île-de-France / Greater London / Provincia Roma / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Berlin (cf.Eurostat) / Paris (cf. INSEE) / Londra / Roma / Viena (cf. Eurostat) / Madrid
aria urbanizată: Berlin (conform Eurostat) / Paris / Londra (cf. British National Grid) / Roma (cf. Eurostat) / Viena(cf. Eurostat) / Madrid (cf. Eurostat)
aria metropolitană: Berlin (cf.Dep. Dezvoltare urbană și teritorială Berlin) / Paris / Londra / Roma / Viena / Madrid
metropola: Berlin / Paris / Londra / Viena / Madrid
intraurbanul: Berlin (Stadt Berlin) / Paris (Intramuros) / Londra (Inner London) / Viena / Madrid
centrul orașului: Berlin (Innenstadt) / Paris (Centre) / Londra (The City) / Roma - Vatican / Viena (Innere Stadt) / Madrid

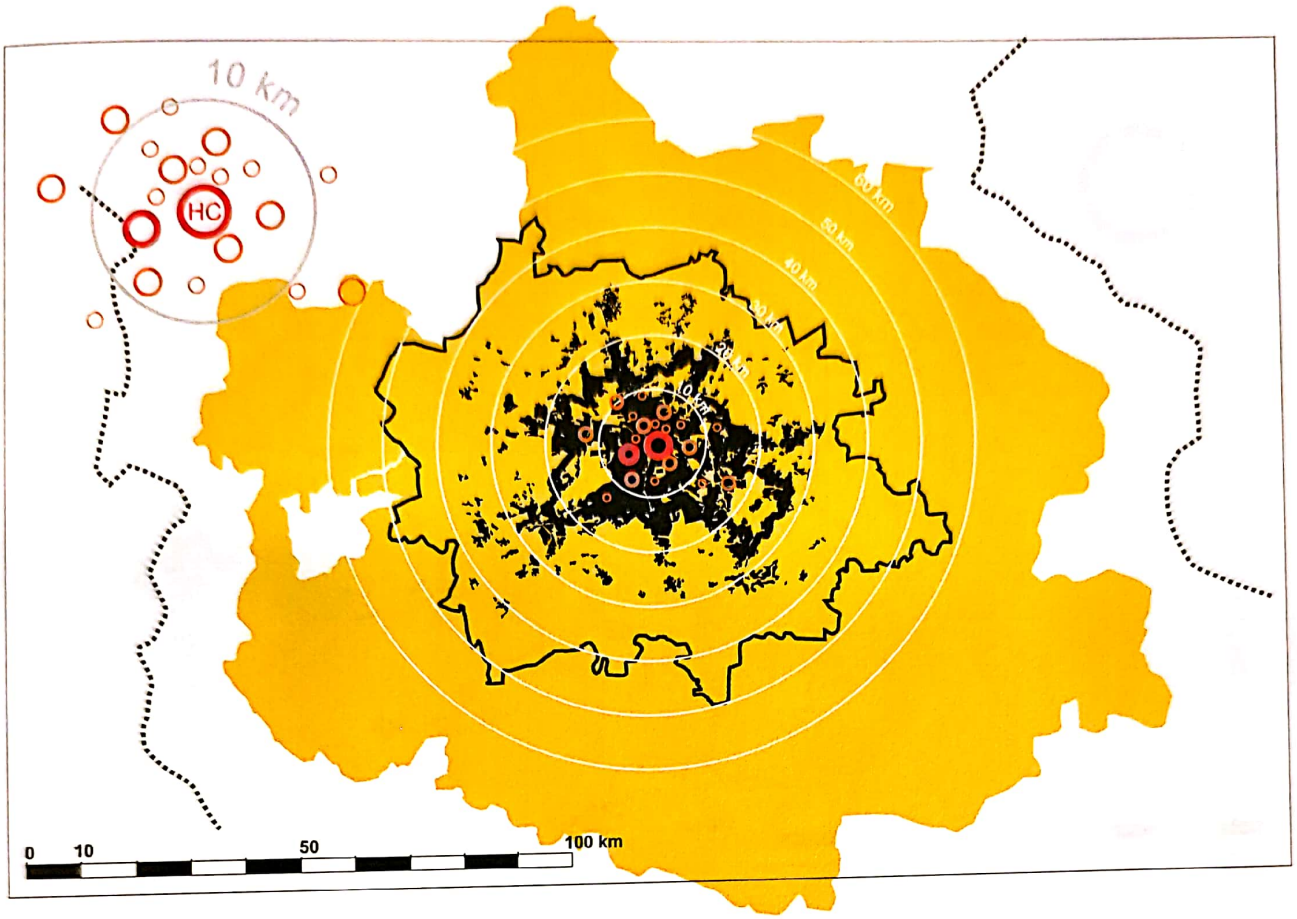
Madrid—decupaj administrativ




Scanned with OKEN Scanner

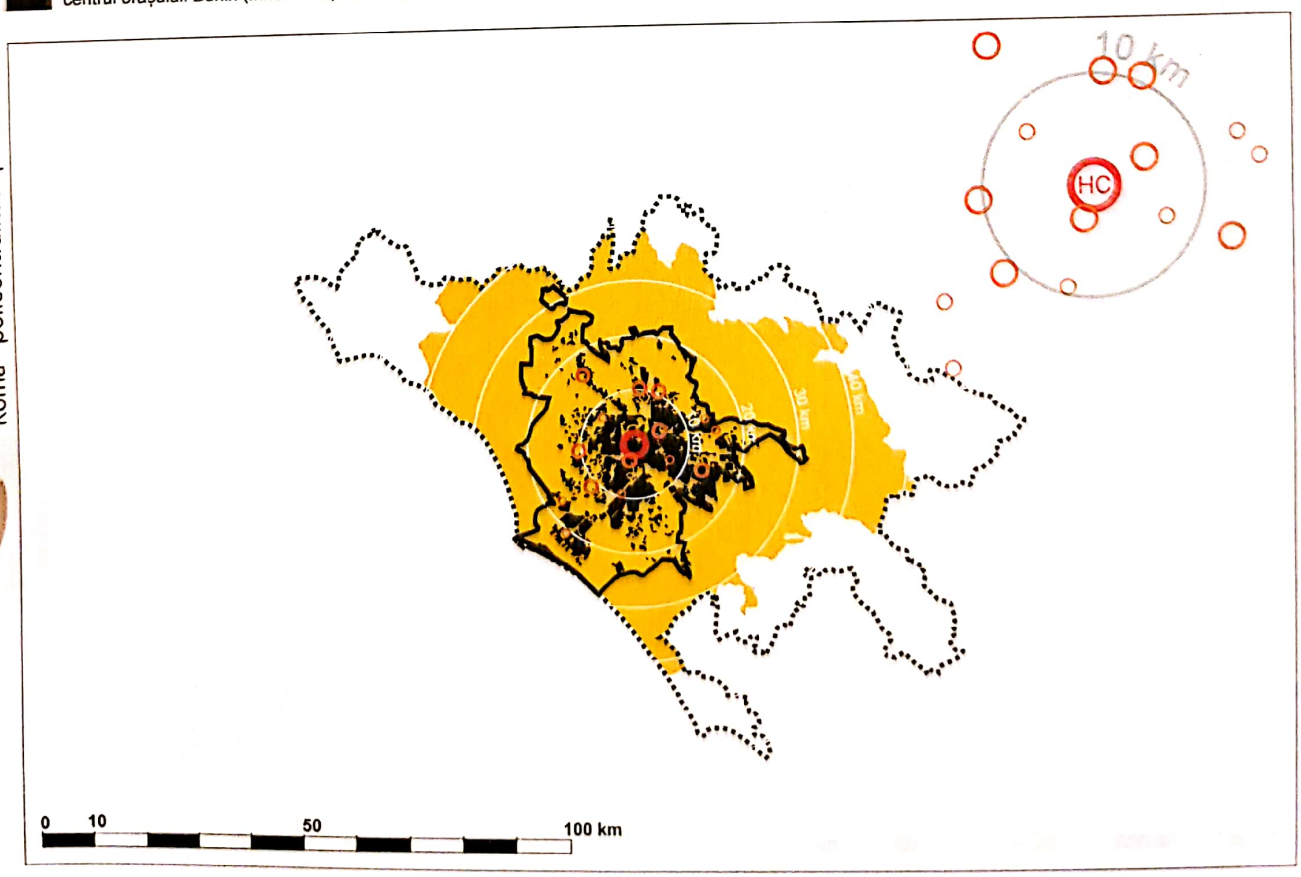
**ANEXA 5** Matrice comparativă—şase capitale europene: Berlin, Paris, Londra, Roma, Viena, Madrid, comparaţie după distribuţia centralităţilor (poli) în teritoriu.

Berlin—policentralitate planificată




regiunea administrativă: Berlin-Brandenburg / Île-de-France / Greater London / Provincia Roma / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Berlin (cf.Eurostat) / Paris (cf. INSEE) / Londra / Roma / Viena (cf. Eurostat) / Madrid
aria urbanizată: Berlin (conform Eurostat) / Paris / Londra (cf. British National Grid) / Roma (cf. Eurostat) / Viena(cf. Eurostat) / Madrid (cf. Eurostat)
aria metropolitană: Berlin (cf.Dep. Dezvoltare urbană şi teritorială Berlin) / Paris / Londra / Roma / Viena / Madrid
metropola: Berlin / Paris / Londra / Viena / Madrid
intraurbanul: Berlin (Stadt Berlin) / Paris (Intramuros) / Londra (Inner London) / Viena / Madrid
centrul oraşului: Berlin (Innenstadt) / Paris (Centre) / Londra (The City) / Roma - Vatican / Viena (Innere Stadt) / Madrid

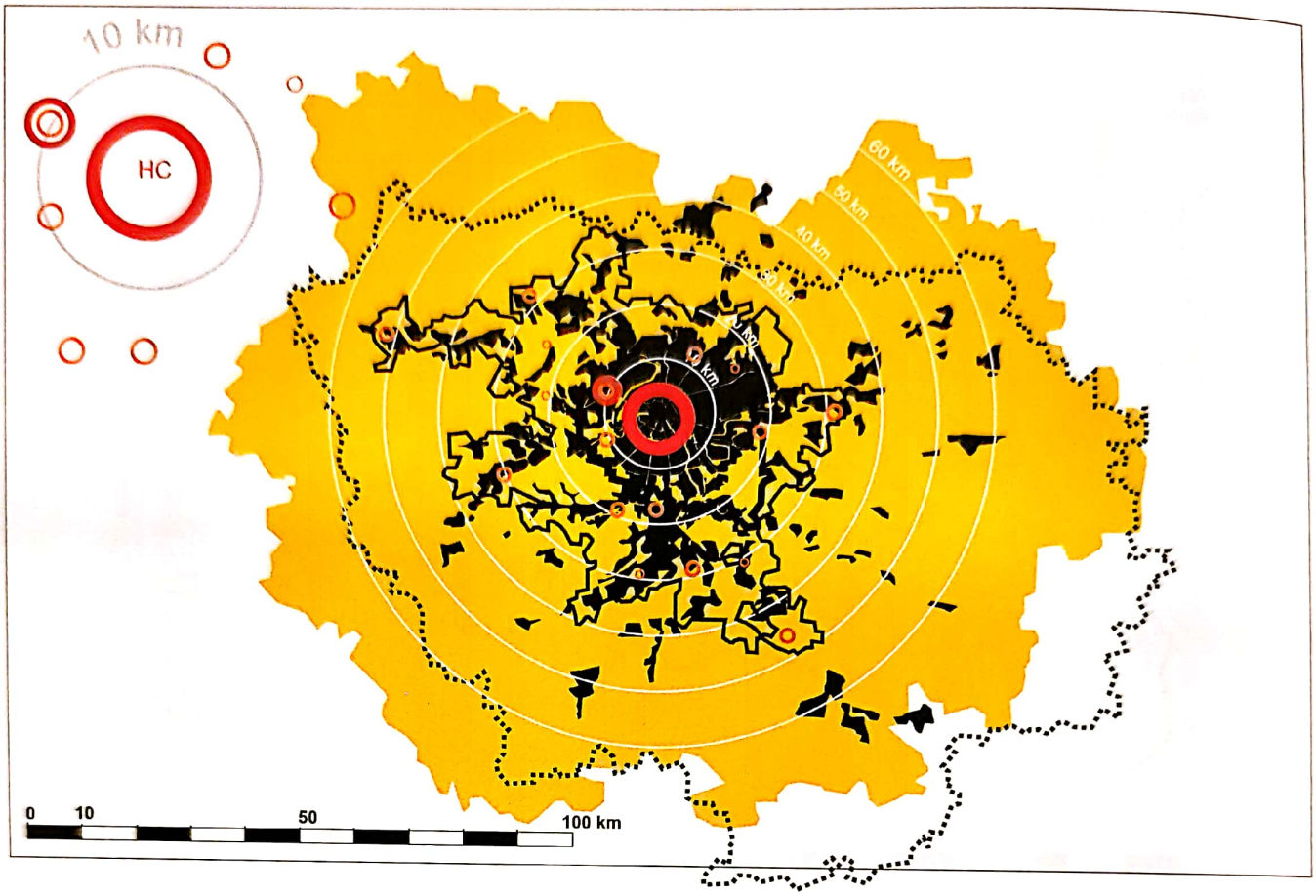
Roma—policentralitate planificată





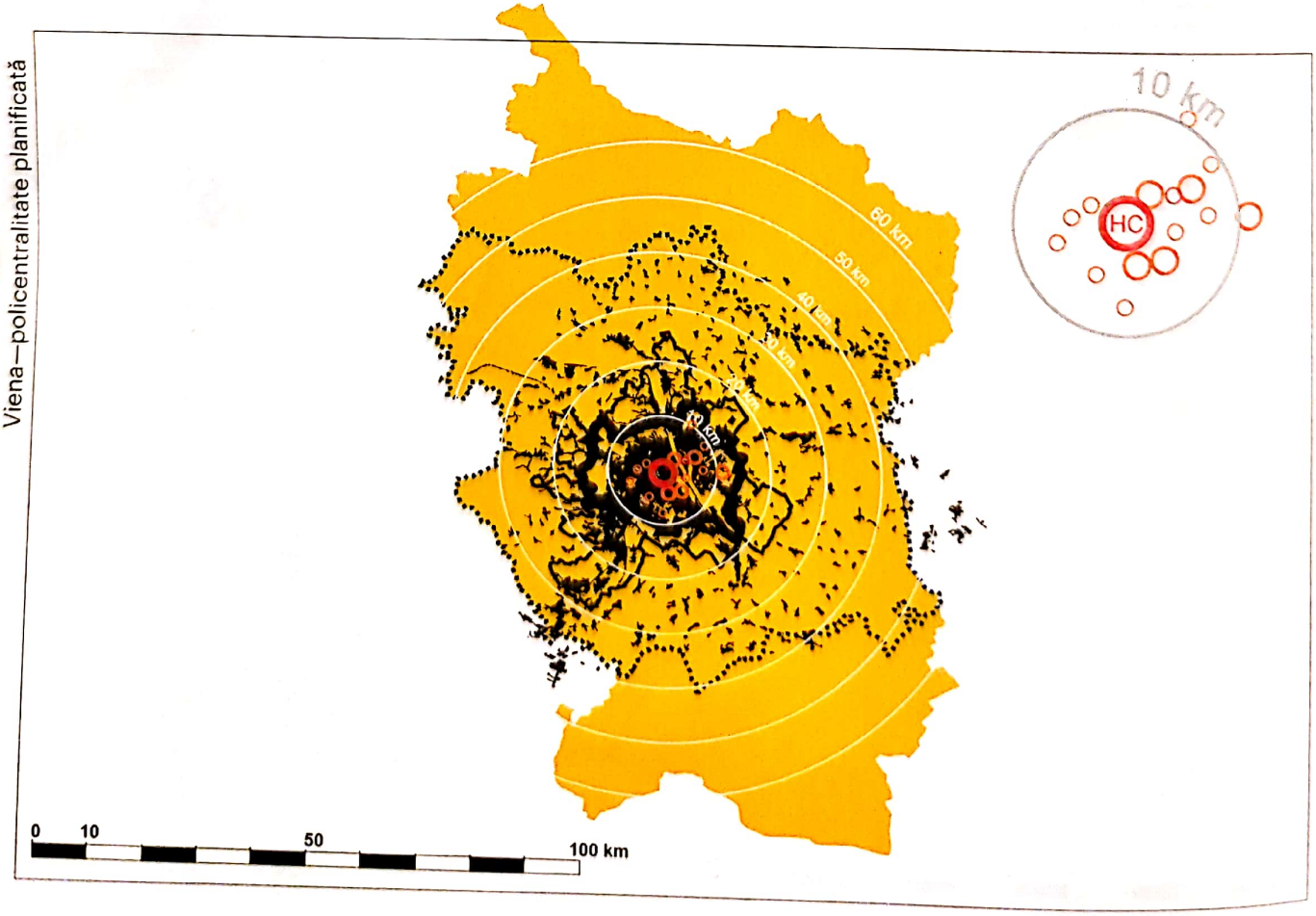

Scanned with OKEN Scanner

Paris—policentralitate planificată



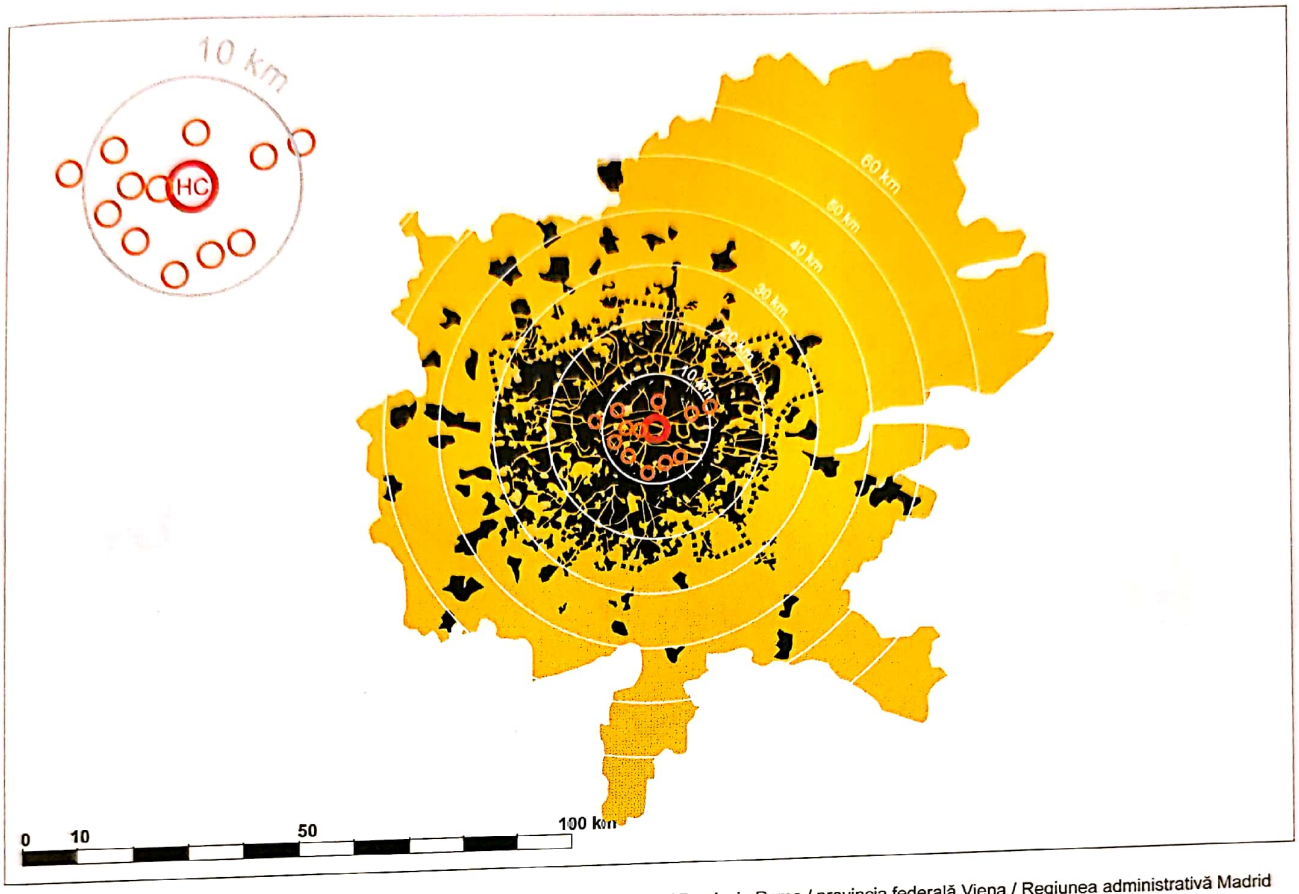

regiunea administrativă: Berlin-Brandenburg / Île-de-France / Greater London / Provincia Roma / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Berlin (cf.Eurostat) / Paris (cf. INSEE) / Londra / Roma / Viena (cf. Eurostat) / Madrid
aria urbanizată: Berlin (conform Eurostat) / Paris / Londra (cf. British National Grid) / Roma (cf. Eurostat) / Viena(cf. Eurostat) / Madrid (cf. Eurostat)
aria metropolitană: Berlin (cf.Dep. Dezvoltare urbană și teritorială Berlin) / Paris / Londra / Roma / Viena / Madrid
metropola: Berlin / Paris / Londra / Viena / Madrid
intraurbanul: Berlin (Stadt Berlin) / Paris (Intramuros) / Londra (Inner London) / Viena / Madrid
centrul orașului: Berlin (Innenstadt) / Paris (Centre) / Londra (The City) / Roma - Vatican / Viena (Innere Stadt) / Madrid

Viena—policentralitate planificată



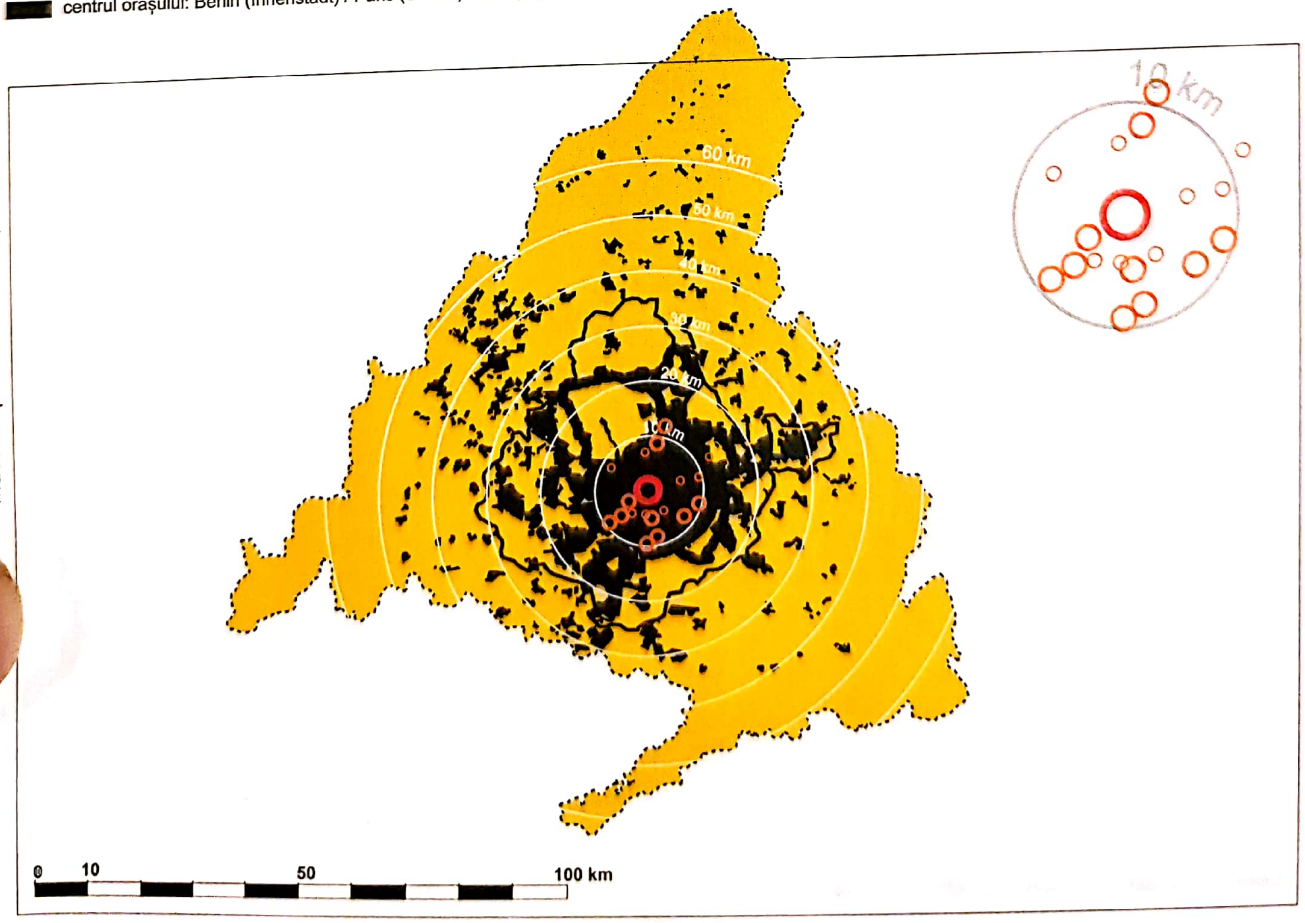

Scanned with OKEN Scanner

Londra—policentralitate planificată




regiunea administrativă: Berlin-Brandenburg / Île-de-France / Greater London / Provincia Roma / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Berlin (cf.Eurostat) / Paris (cf. INSEE) / Londra / Roma / Viena (cf. Eurostat) / Madrid
aria urbanizată: Berlin (conform Eurostat) / Paris / Londra (cf. British National Grid) / Roma (cf. Eurostat) / Viena(cf. Eurostat) / Madrid (cf. Eurostat)
aria metropolitană: Berlin (cf.Dep. Dezvoltare urbană și teritorială Berlin) / Paris / Londra / Roma / Viena / Madrid
metropola: Berlin / Paris / Londra / Viena / Madrid
intraurbanul: Berlin (Stadt Berlin) / Paris (Intramuros) / Londra (Inner London) / Viena / Madrid
centrul orașului: Berlin (Innenstadt) / Paris (Centre) / Londra (The City) / Roma - Vatican / Viena (Innere Stadt) / Madrid

Madrid—policentralitate planificată

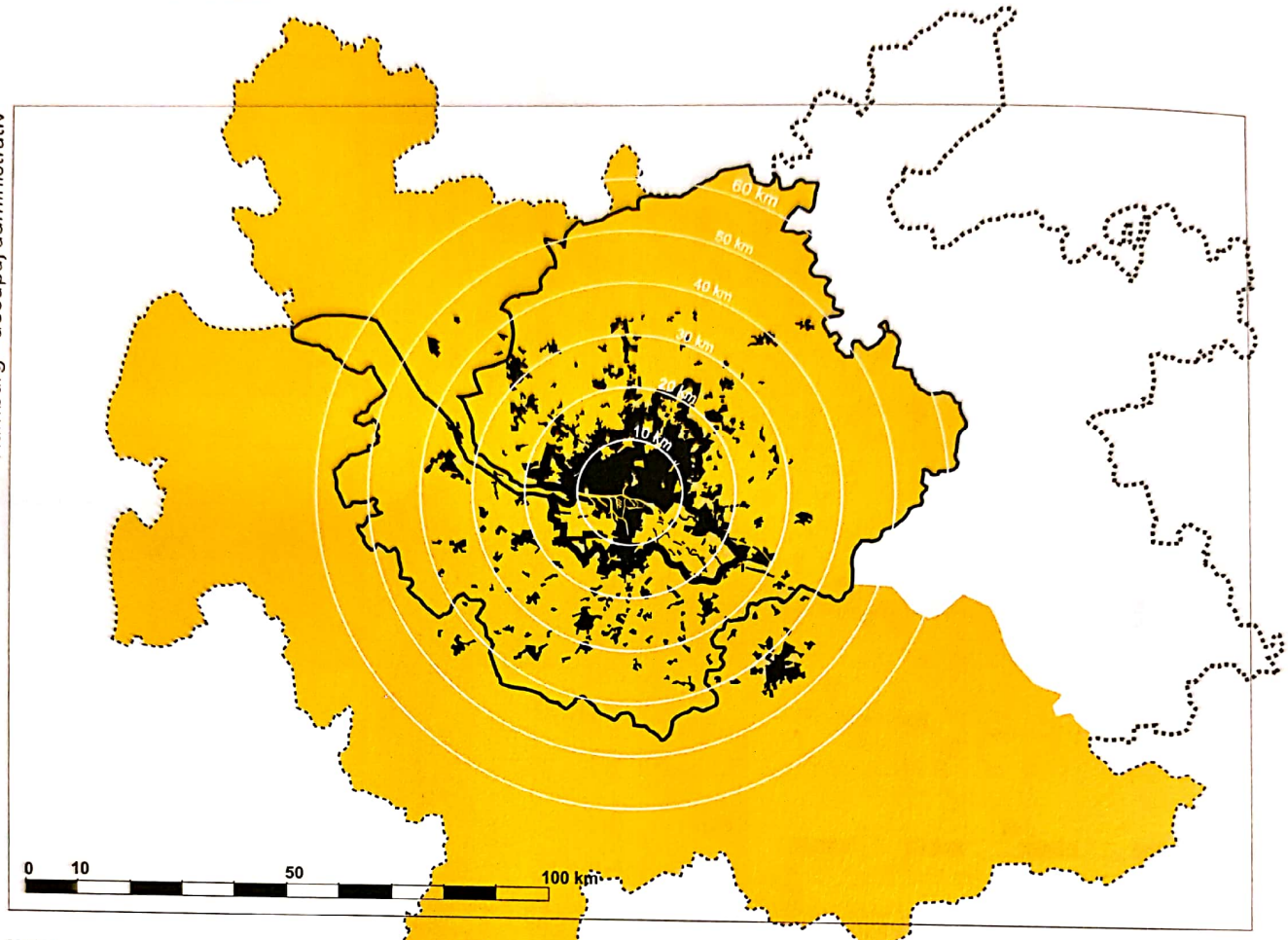





Scanned with OKEN Scanner

**ANEXA 6** Matrice comparativă—șase mari orașe europene: Hamburg, Nantes, Manchester, Milano, Graz, Barcelona, comparație după decupajul administrativ în care se încadrează aria urbanizată.

Hamburg—decupaj administrativ




regiunea administrativă: Hamburg Metropolregion / zona urbană Nantes - Saint-Nazaire (cf. INSEE) / Greater Manchester Metropolitan County / Manchester City Region (cf. AGMA - Association of Greater Manchester Authorities) / Provincia Milano / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid

regiunea metropolitană: Berlin (cf.Eurostat) / Paris (cf. INSEE) / Londra / Roma / Viena (cf. Eurostat) / Madrid

aria urbanizată: Berlin (conform Eurostat) / Paris / Londra (cf. British National Grid) / Roma (cf. Eurostat) / Viena(cf. Eurostat) / Madrid (cf. Eurostat)

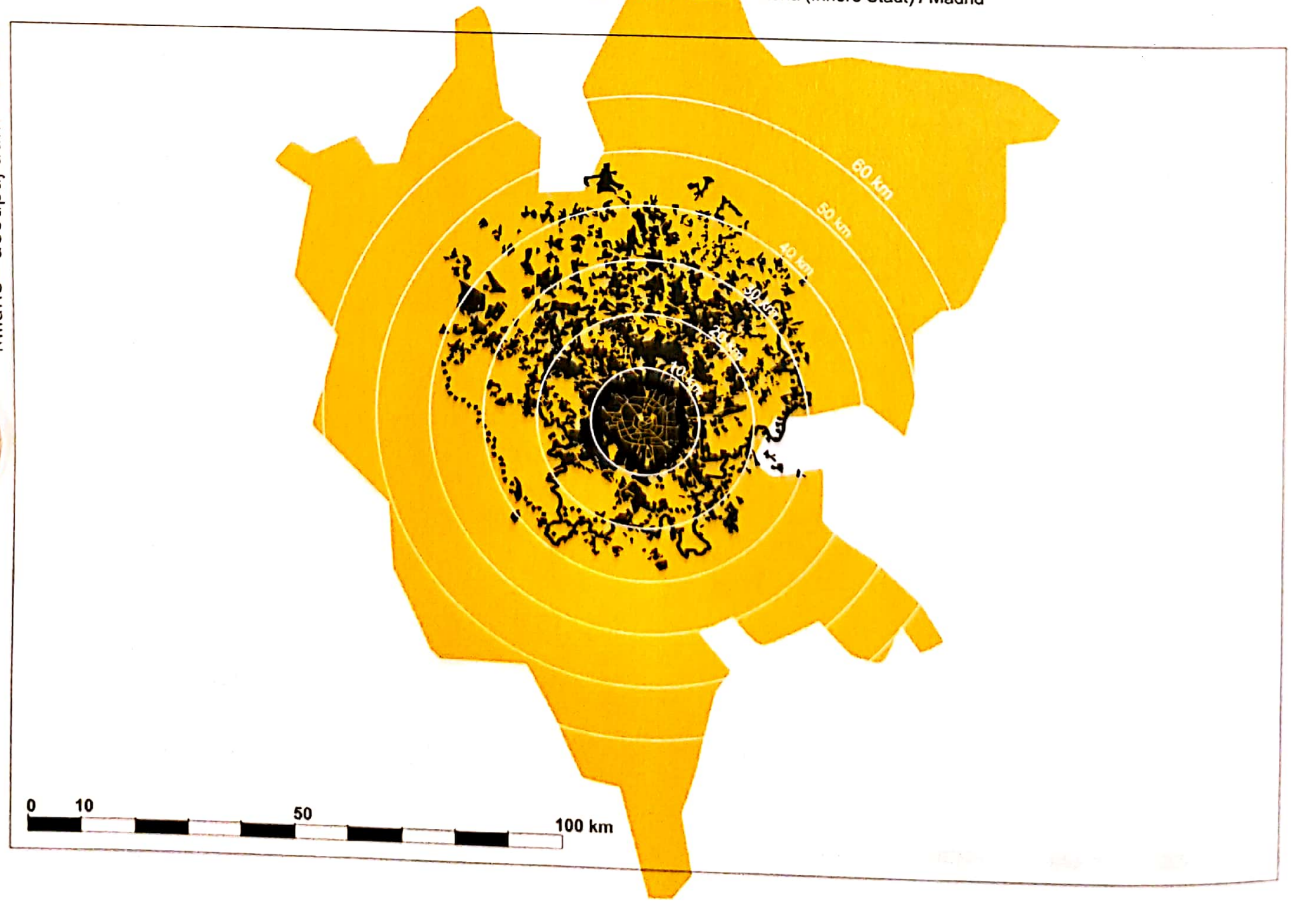
aria metropolitană: Berlin (cf.Dep. Dezvoltare urbană și teritorială Berlin) / Paris / Londra / Roma / Viena / Madrid

metropola: Berlin / Paris / Londra / Viena / Madrid

intraurbanul: Berlin (Stadt Berlin) / Paris (Intramuros) / Londra (Inner London) / Viena / Madrid

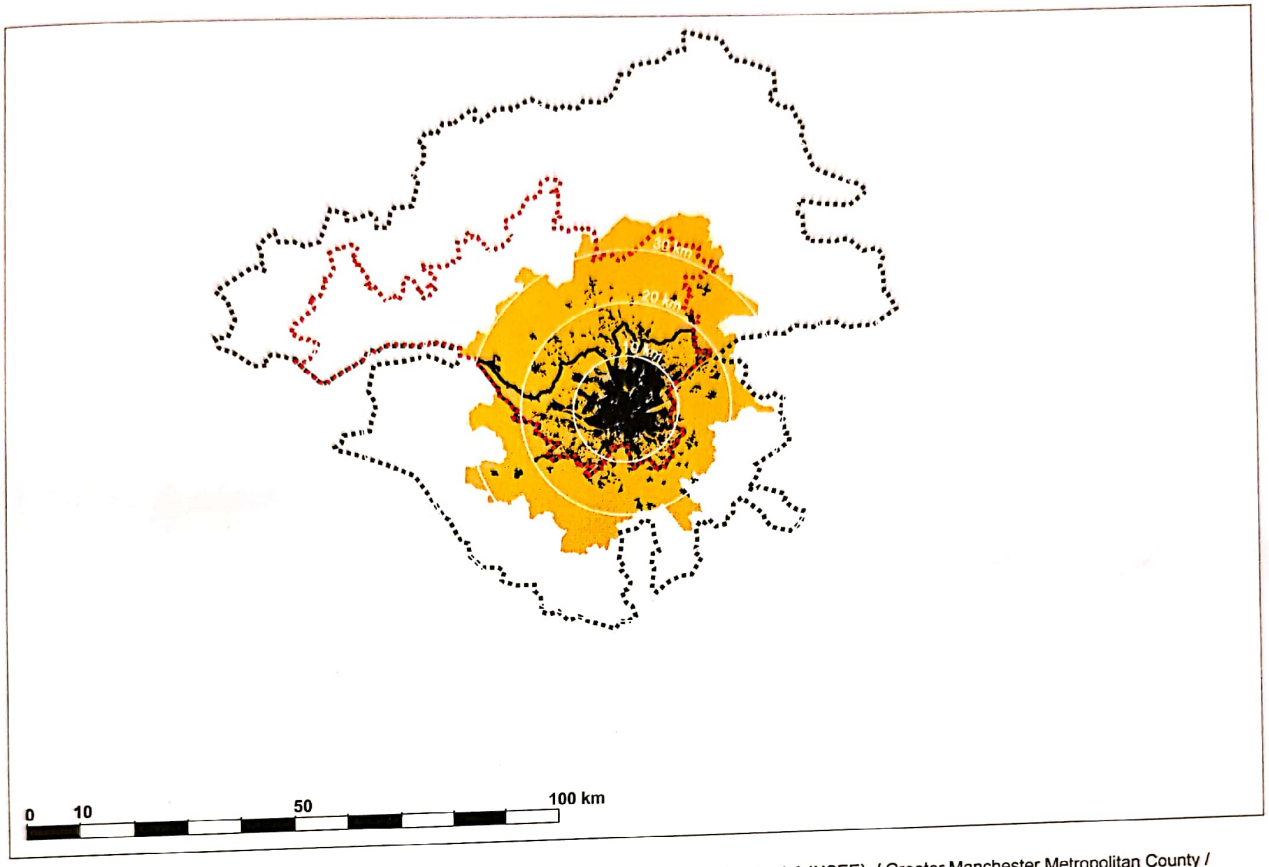
centrul orașului: Berlin (Innenstadt) / Paris (Centre) / Londra (The City) / Roma - Vatican / Viena (Innere Stadt) / Madrid

Milano—decupaj administrativ



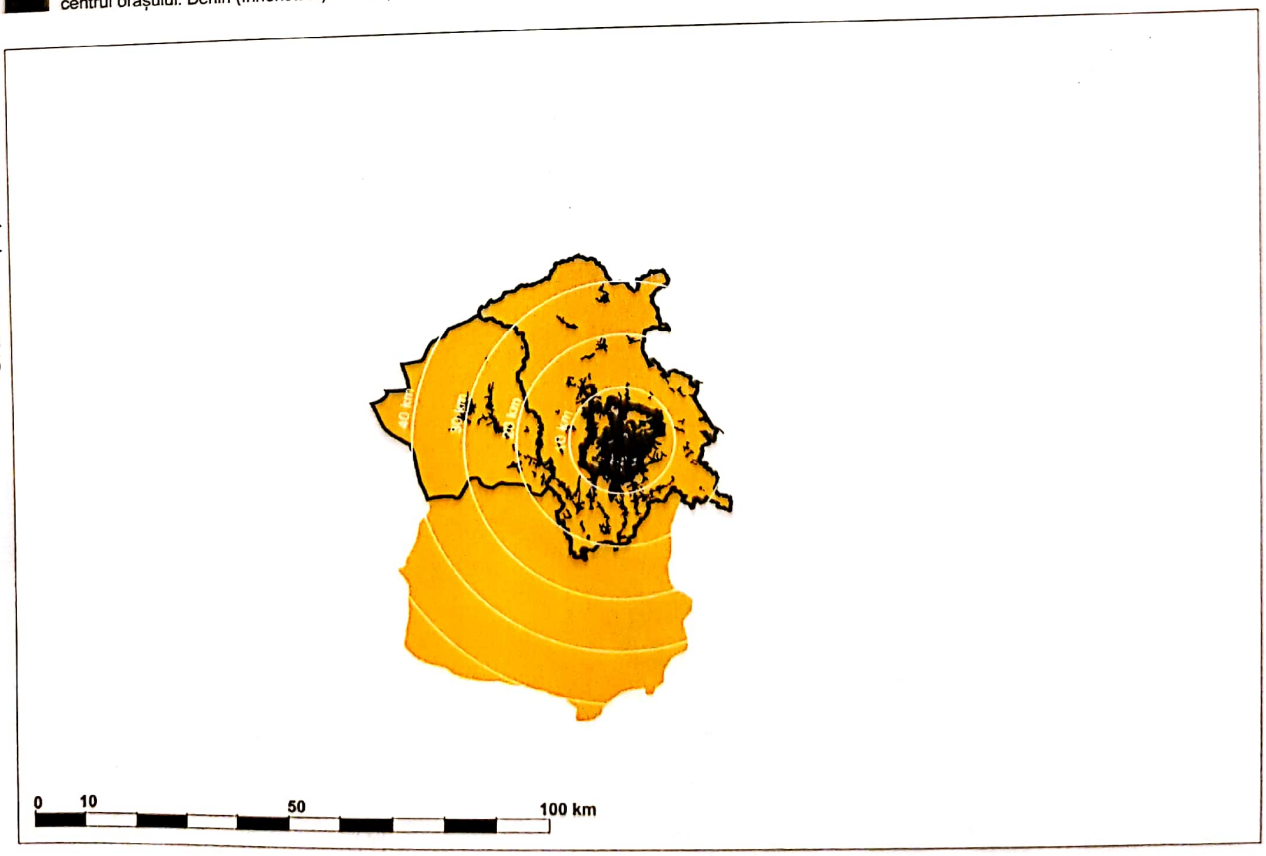

Scanned with OKEN Scanner

Nantes—decupaj administrativ




regiunea administrativă: Hamburg Metropolregion / zona urbană Nantes - Saint-Nazaire (cf. INSEE) / Greater Manchester Metropolitan County / Manchester City Region (cf. AGMA - Association of Greater Manchester Authorities) / Provincia Milano / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Berlin (cf.Eurostat) / Paris (cf. INSEE) / Londra / Roma / Viena (cf. Eurostat) / Madrid
aria urbanizată: Berlin (conform Eurostat) / Paris / Londra (cf. British National Grid) / Roma (cf. Eurostat) / Viena(cf. Eurostat) / Madrid (cf. Eurostat)
aria metropolitană: Berlin (cf.Dep. Dezvoltare urbană și teritorială Berlin) / Paris / Londra / Roma / Viena / Madrid
metropola: Berlin / Paris / Londra / Viena / Madrid
intraurbanul: Berlin (Stadt Berlin) / Paris (Intramuros) / Londra (Inner London) / Viena / Madrid
centrul orașului: Berlin (Innenstadt) / Paris (Centre) / Londra (The City) / Roma - Vatican / Viena (Innere Stadt) / Madrid

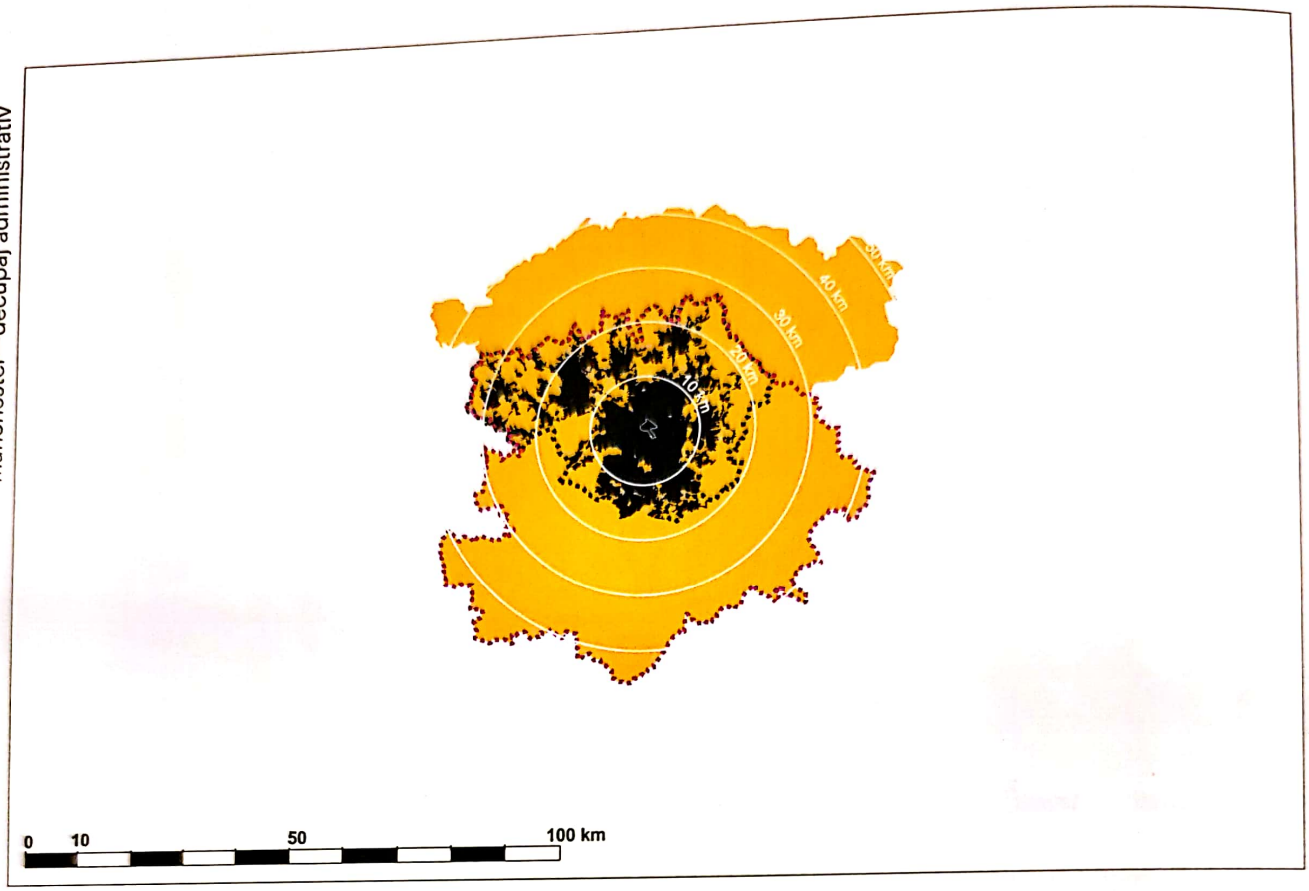
Graz—decupaj administrativ





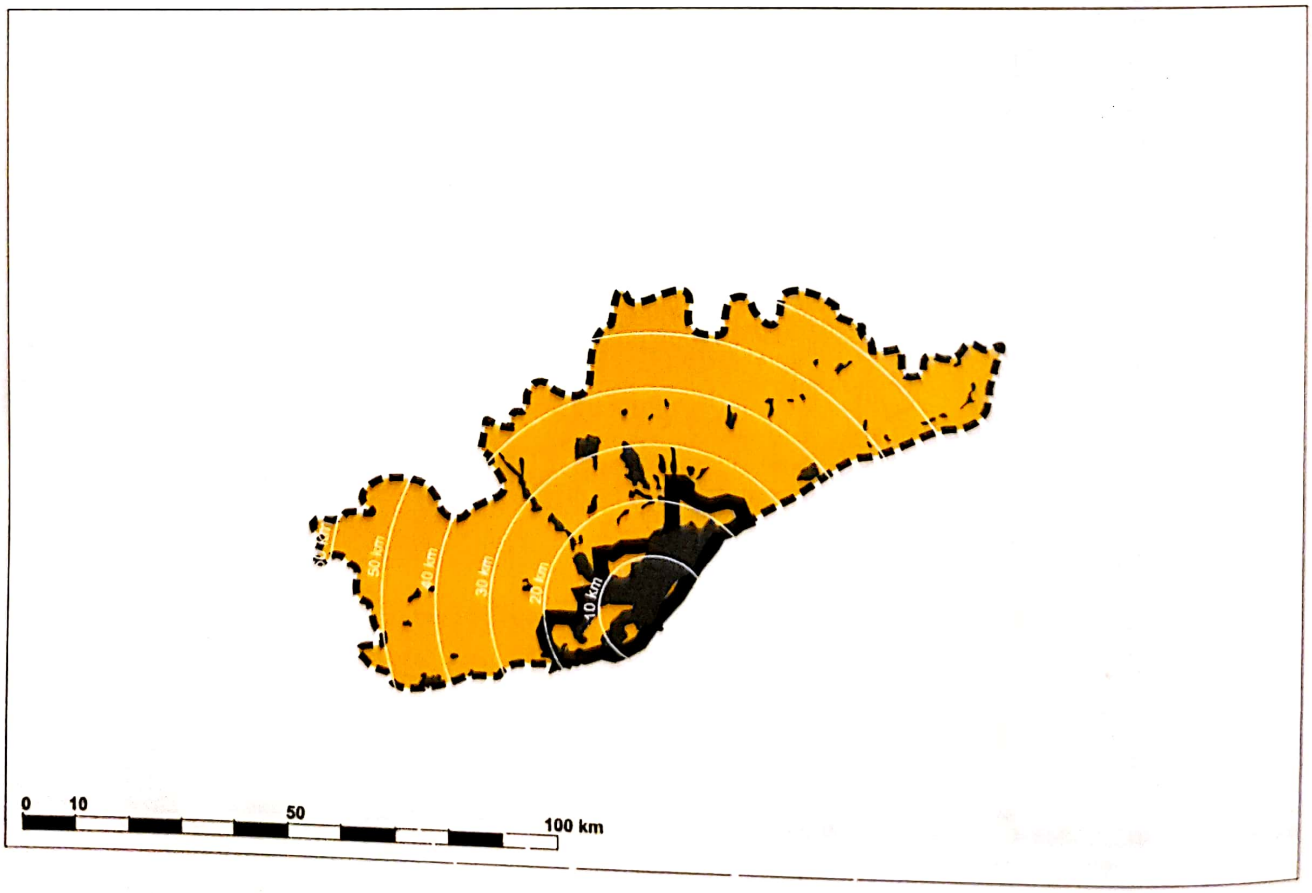

Scanned with OKEN Scanner

Manchester—decupaj administrativ




regiunea administrativă: Hamburg Metropolregion / zona urbană Nantes - Saint-Nazaire (cf. INSEE) / Greater Manchester Metropolitan County / Manchester City Region (cf. AGMA - Association of Greater Manchester Authorities) / Provincia Milano / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Berlin (cf.Eurostat) / Paris (cf. INSEE) / Londra / Roma / Viena (cf. Eurostat) / Madrid
aria urbanizată: Berlin (conform Eurostat) / Paris / Londra (cf. British National Grid) / Roma (cf. Eurostat) / Viena(cf. Eurostat) / Madrid (cf. Eurostat)
aria metropolitană: Berlin (cf.Dep. Dezvoltare urbană și teritorială Berlin) / Paris / Londra / Roma / Viena / Madrid
metropola: Berlin / Paris / Londra / Viena / Madrid
intraurbanul: Berlin (Stadt Berlin) / Paris (Intramuros) / Londra (Inner London) / Viena / Madrid
centrul orașului: Berlin (Innenstadt) / Paris (Centre) / Londra (The City) / Roma - Vatican / Viena (Innere Stadt) / Madrid

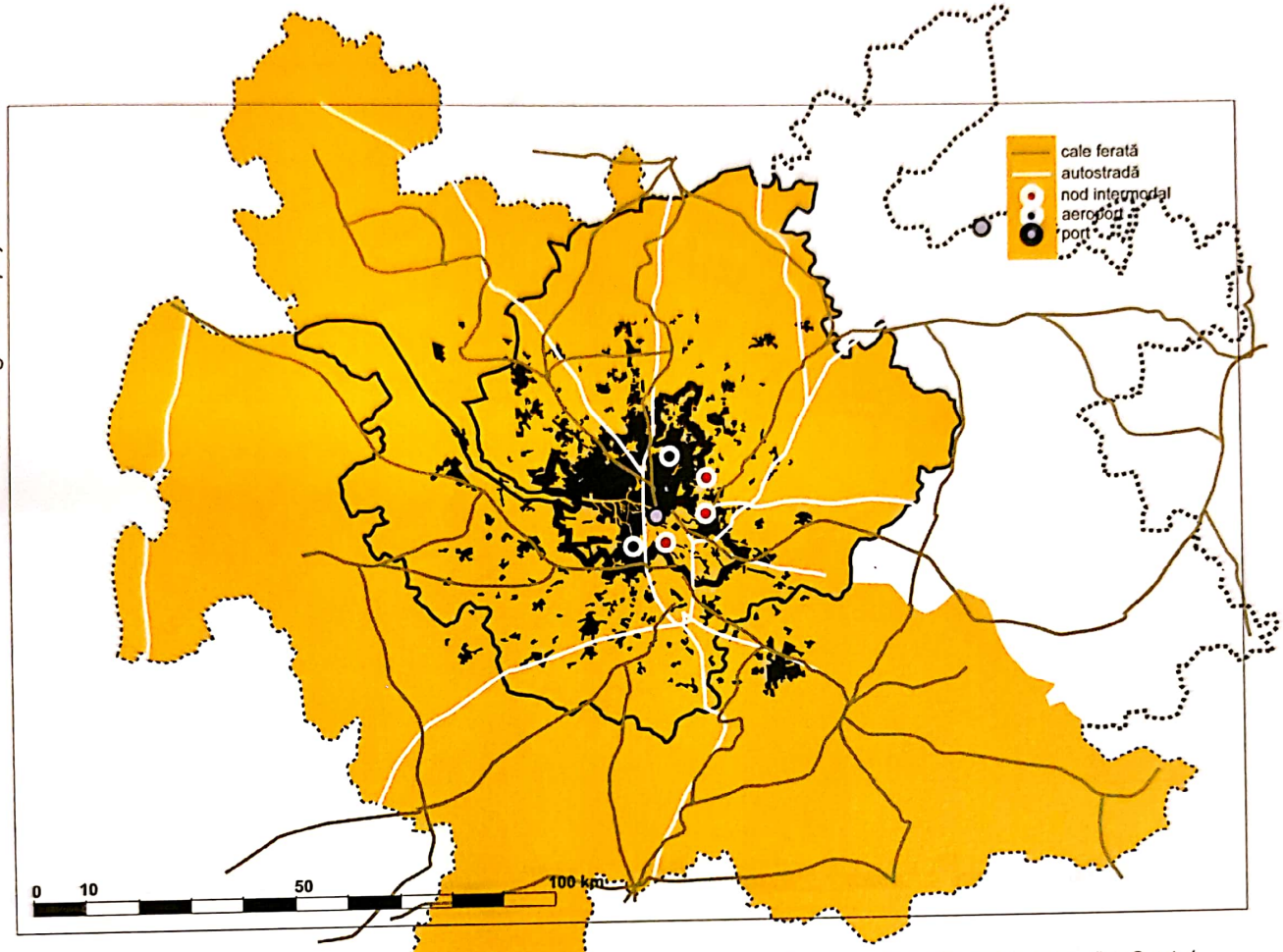
Bilbao—decupaj administrativ




Scanned with OKEN Scanner

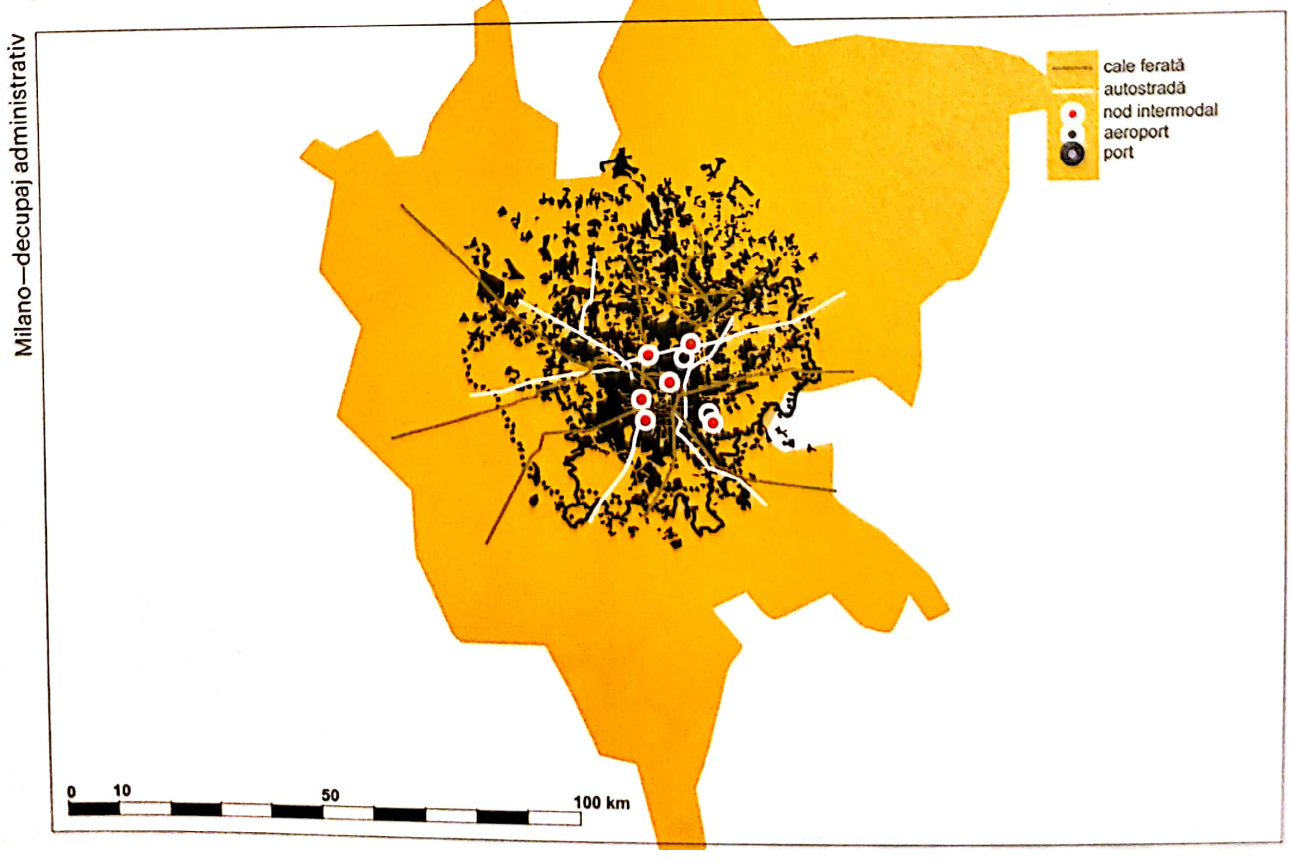
**ANEXA 7** Matrice comparativă—șase mari orașe europene: Hamburg, Nantes, Manchester, Milano, Graz, Barcelona, comparație după distribuția sistemului de transport.

Hamburg—decupaj administrativ



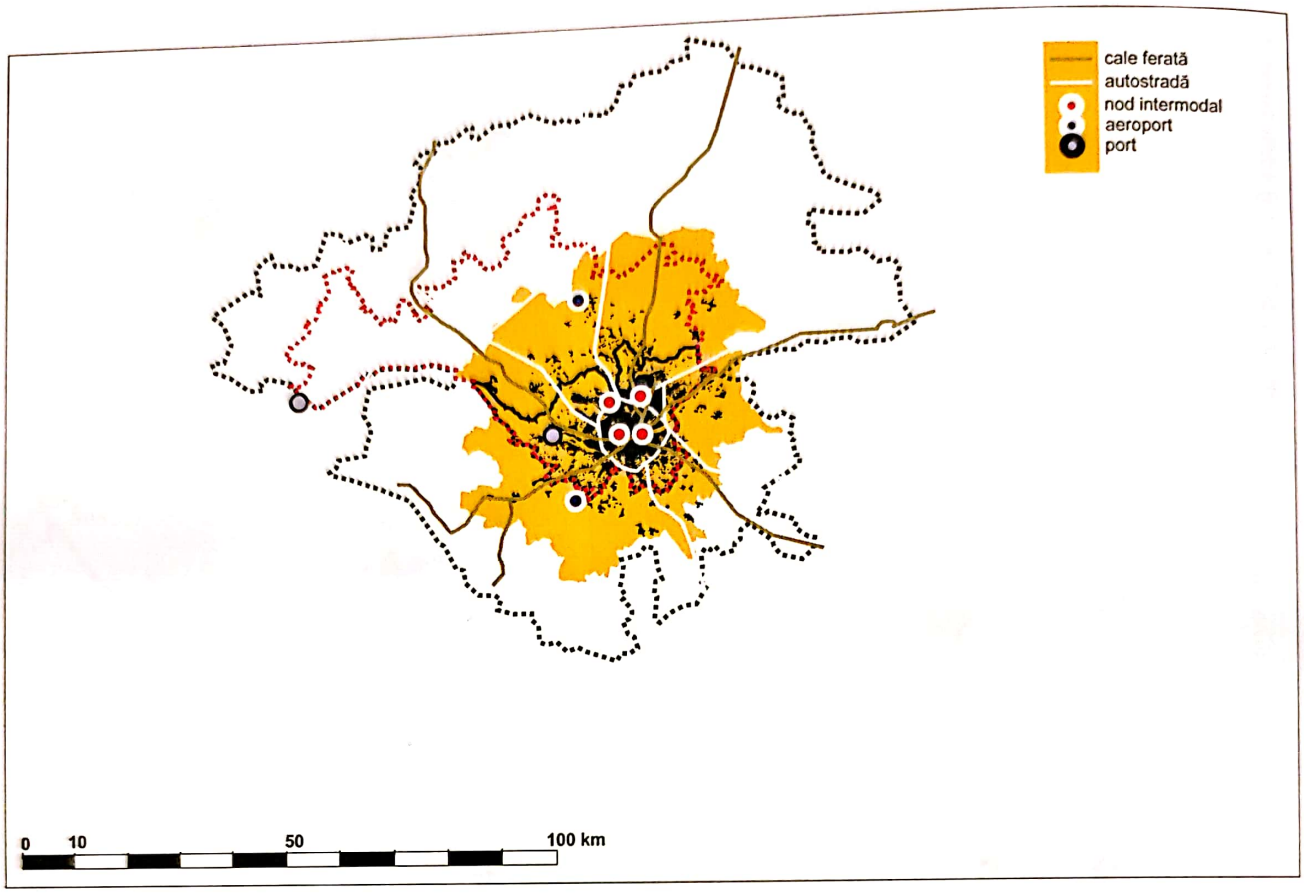

regiunea administrativă: Hamburg Metropolregion / zona urbană Nantes - Saint-Nazaire (cf. INSEE) / Greater Manchester Metropolitan County / Manchester City Region (cf. AGMA - Association of Greater Manchester Authorities) / Provincia Milano / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao
aria urbanizată: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao
aria metropolitană: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao
metropola: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao
intraurbanul: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao
centrul orașului: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao

Milano—decupaj administrativ



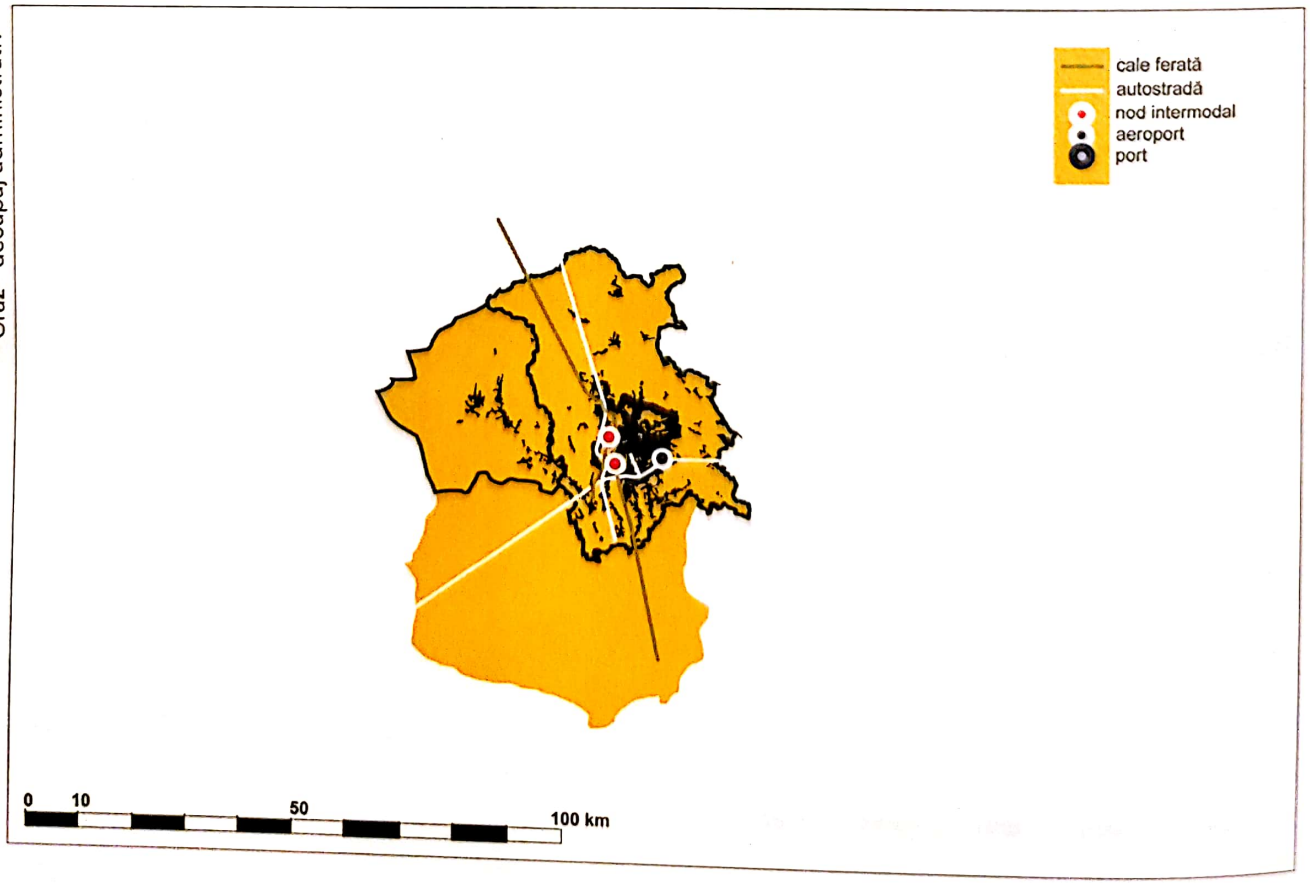

Scanned with OKEN Scanner

Nantes—decupaj administrativ



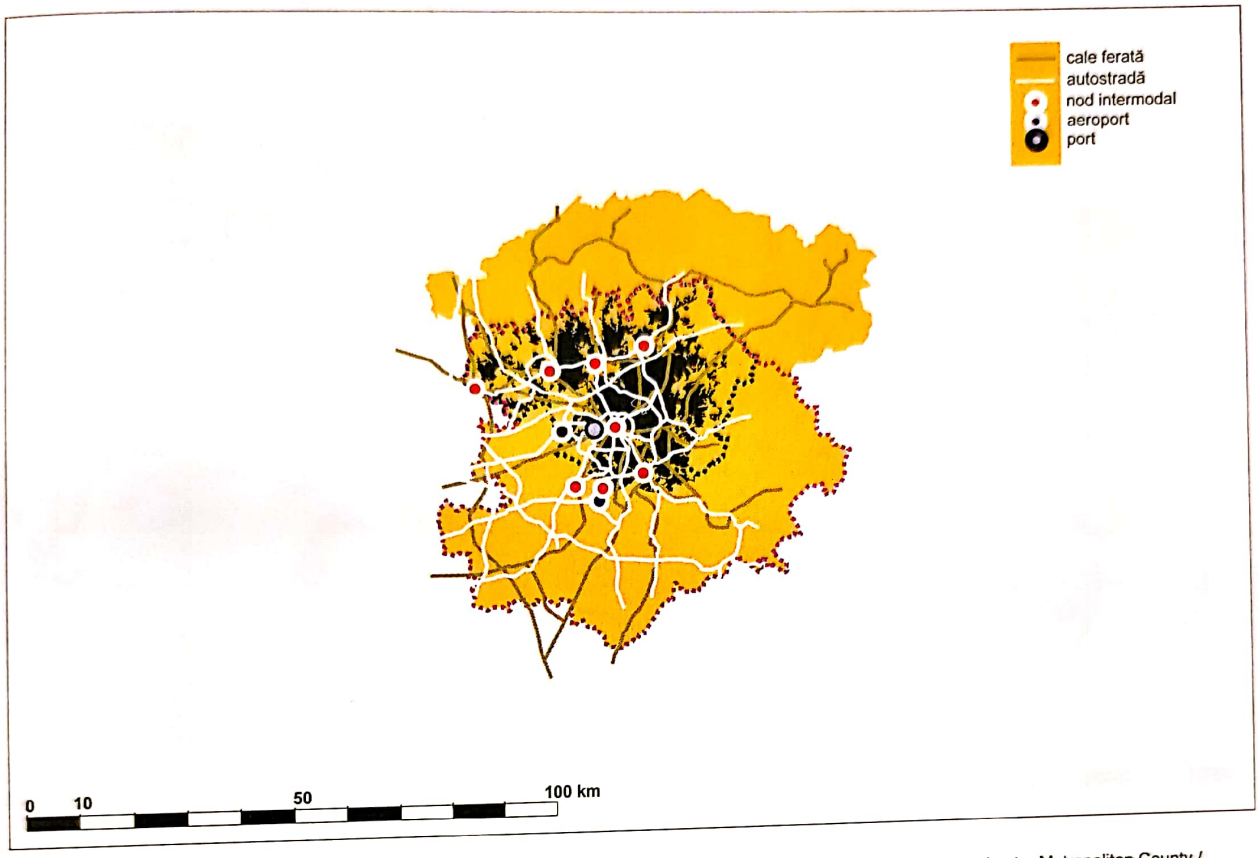

regiunea administrativă: Hamburg Metropolregion / zona urbană Nantes - Saint-Nazaire (cf. INSEE) / Greater Manchester Metropolitan County / Manchester City Region (cf. AGMA - Association of Greater Manchester Authorities) / Provincia Milano / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao
aria urbanizată: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao
aria metropolitană: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao
metropola: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao
intraurbanul: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao
centrul orașului: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao

Graz—decupaj administrativ



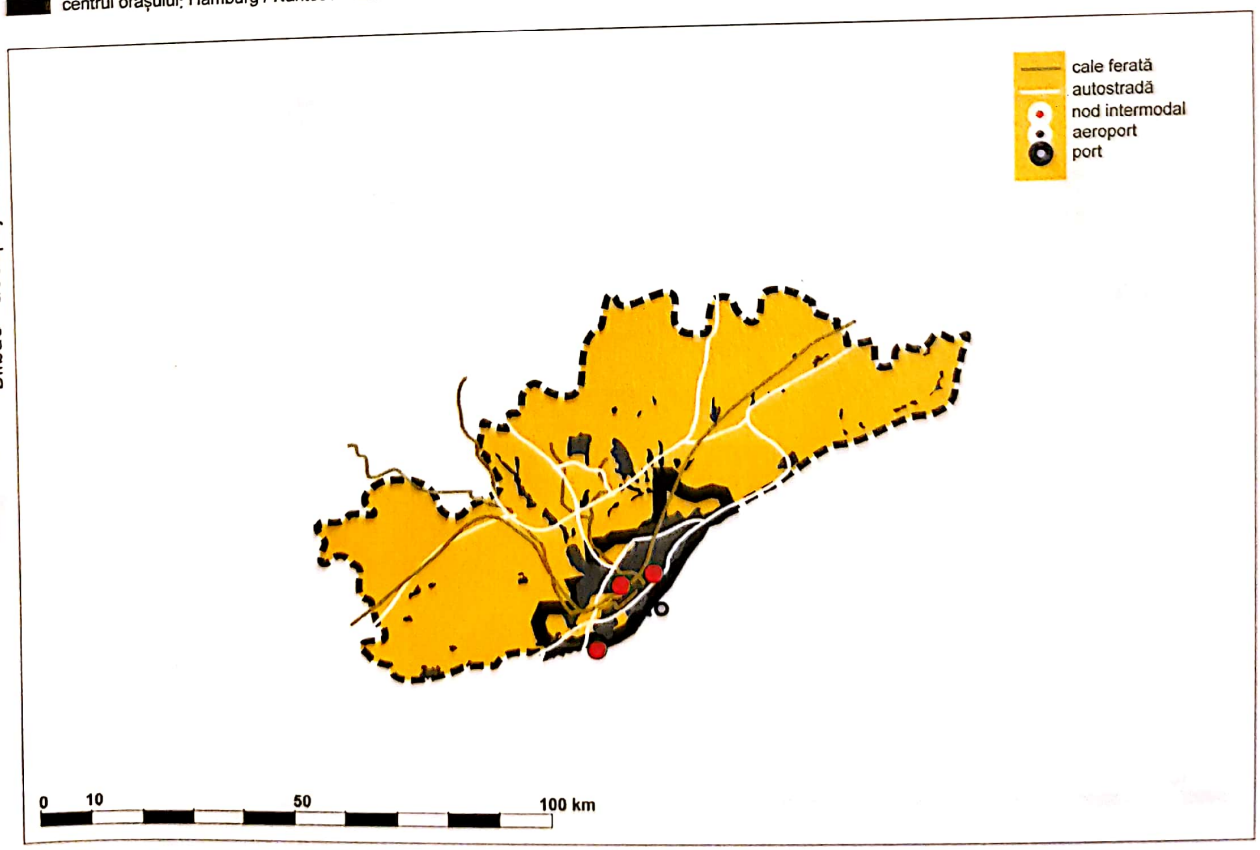

Scanned with OKEN Scanner

Manchester—decupaj administrativ




regiunea administrativă: Hamburg Metropolregion / zona urbană Nantes - Saint-Nazaire (cf. INSEE) / Greater Manchester Metropolitan County / Manchester City Region (cf. AGMA - Association of Greater Manchester Authorities) / Provincia Milano / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao
aria urbanizată: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao
aria metropolitană: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao
metropola: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao
intraurbanul: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao
centrul orașului: Hamburg / Nantes / Manchester / Milano / Graz / Bilbao

Bilbao—decupaj administrativ

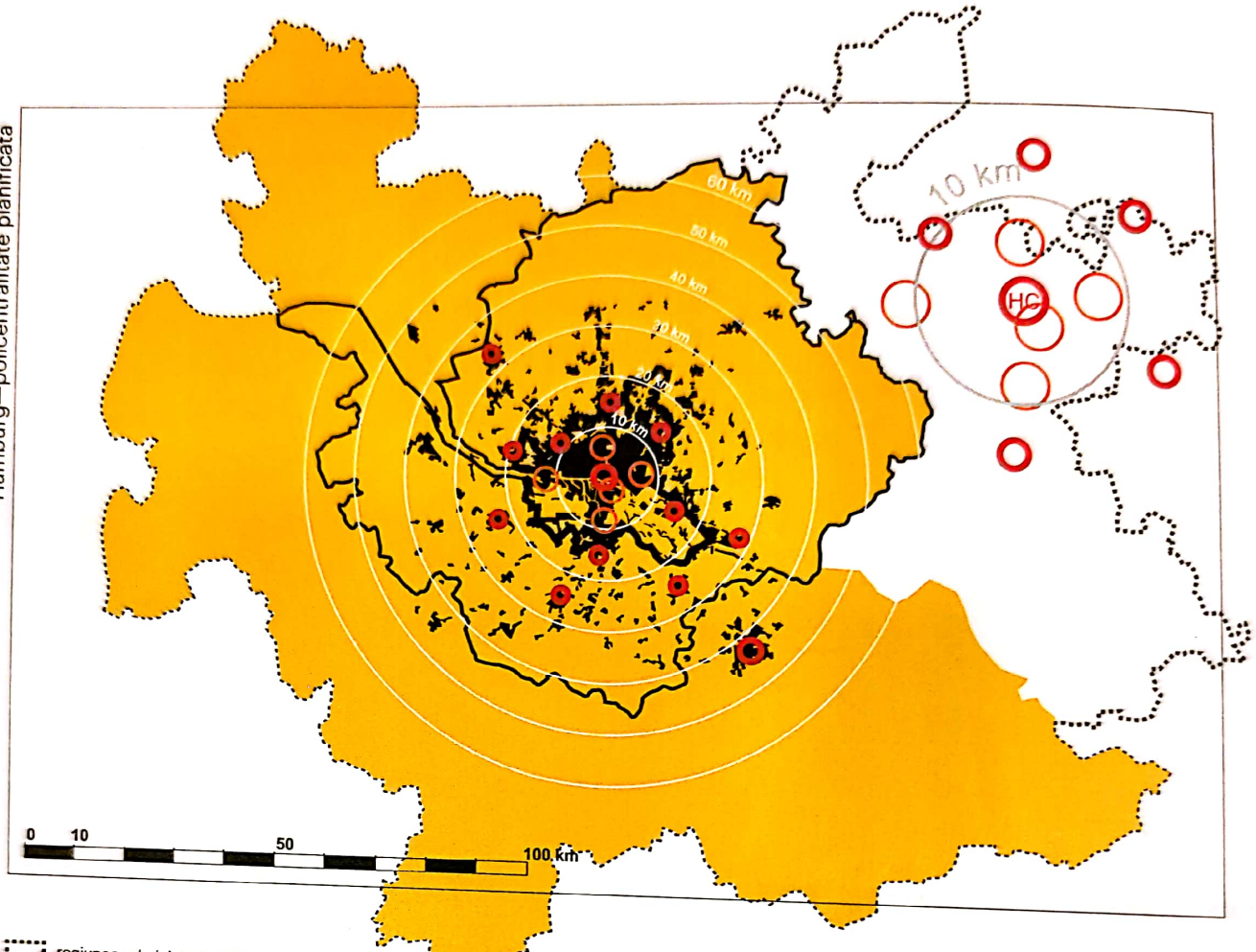





Scanned with OKEN Scanner

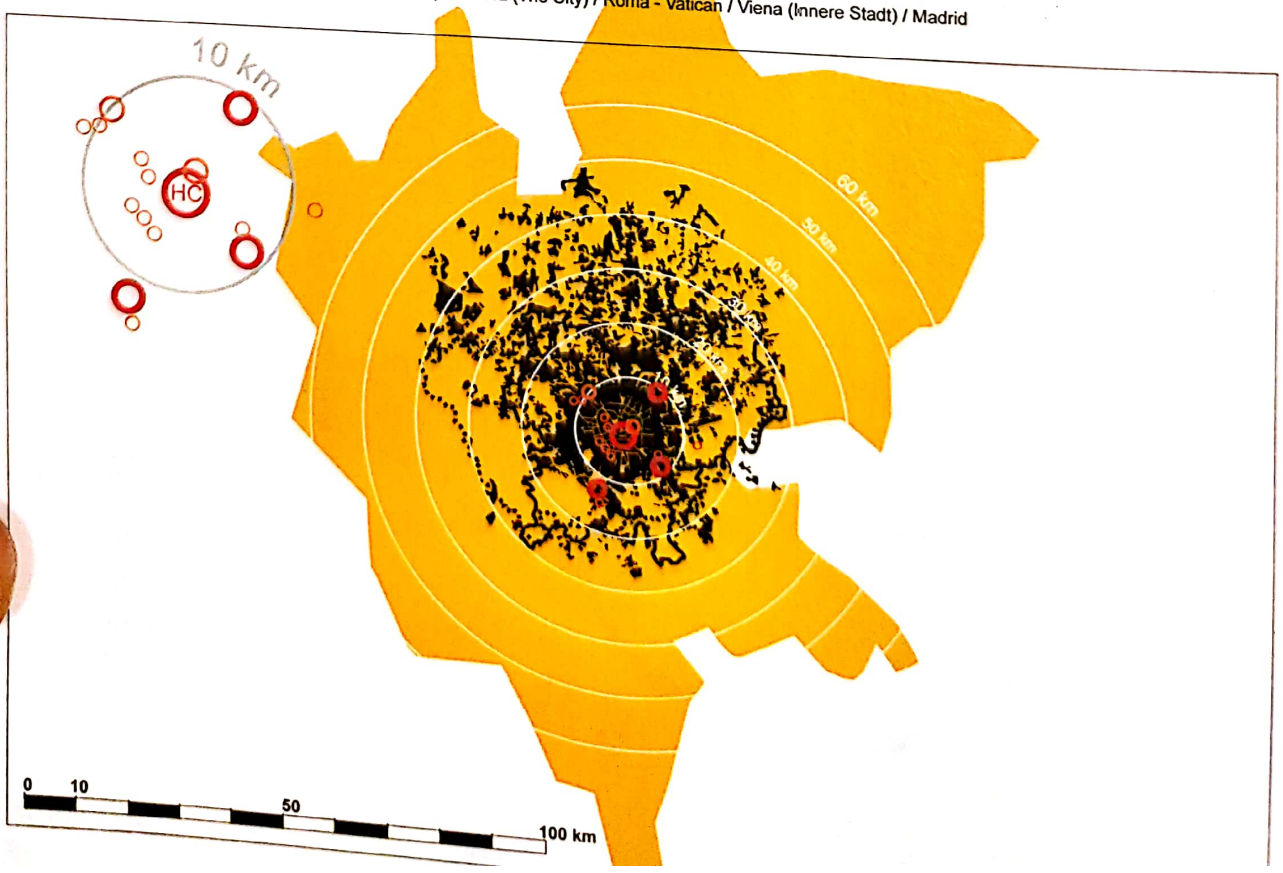
**ANEXA 8** Matrice comparativă—șase mari orașe europene: Hamburg, Nantes, Manchester, Milano, Graz, Barcelona, comparație după distribuția centralităților (poli) în teritoriu; interpretare după documente de planificare a orașelor în cauză.

Hamburg—policentralitate planificată



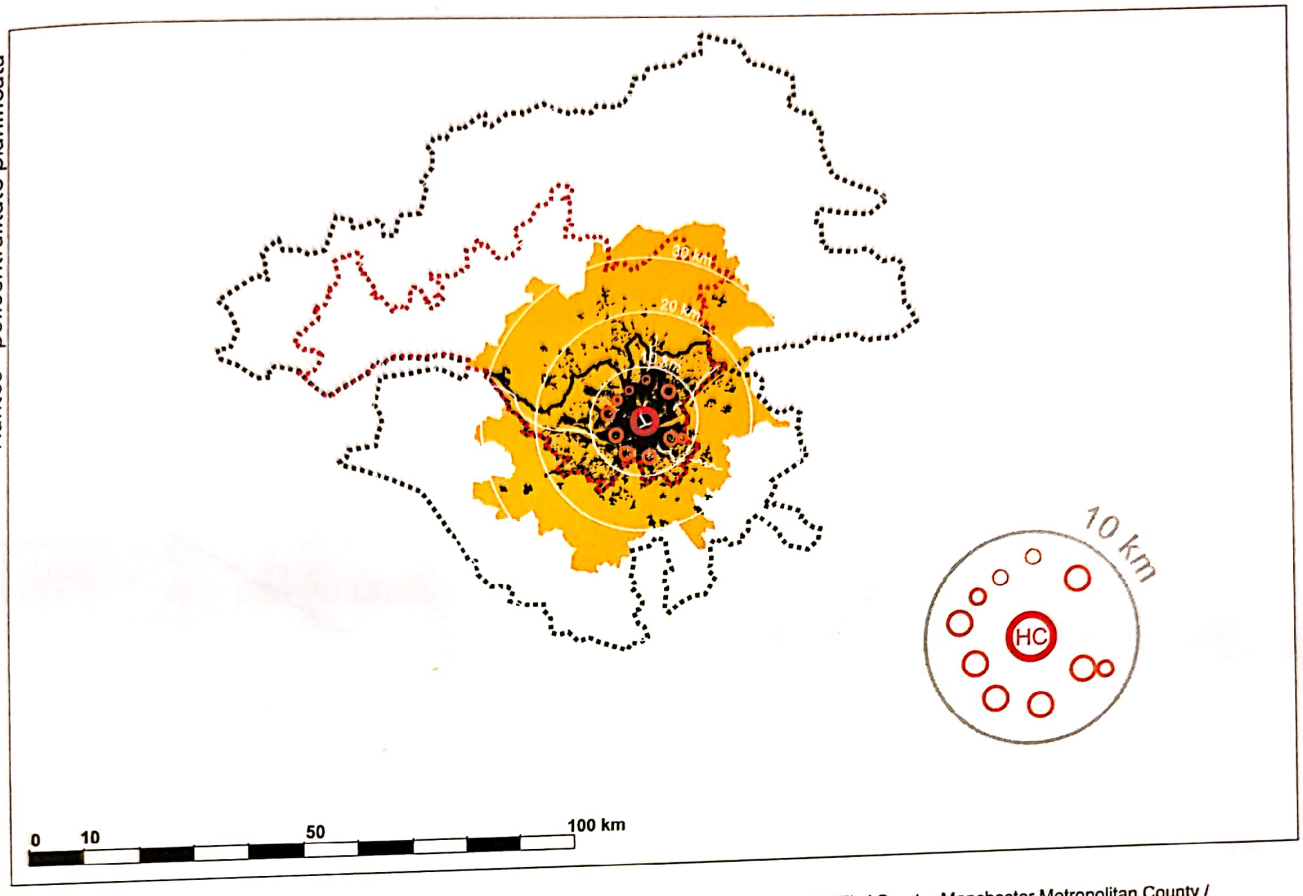

regiunea administrativă: Hamburg Metropolregion / zona urbană Nantes - Saint-Nazaire (cf. INSEE) / Greater Manchester Metropolitan County / Manchester City Region (cf.AGMA- Association of Greater Manchester Authorities) / Provincia Milano / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Berlin (cf.Eurostat) / Paris (cf. INSEE) / Londra / Roma / Viena (cf. Eurostat) / Madrid
aria urbanizată: Berlin (conform Eurostat) / Paris / Londra (cf. British National Grid) / Roma (cf. Eurostat) / Viena(cf. Eurostat) / Madrid (cf. Eurostat)
aria metropolitană: Berlin (cf.Dep. Dezvoltare urbană și teritorială Berlin) / Paris / Londra / Roma / Viena / Madrid
metropola: Berlin / Paris / Londra / Viena / Madrid
intraurbanul: Berlin (Stadt Berlin) / Paris (Intramuros) / Londra (Inner London) / Viena / Madrid
centrul orașului: Berlin (Innenstadt) / Paris (Centre) / Londra (The City) / Roma - Vatican / Viena (Innere Stadt) / Madrid

Milano—policentralitate planificată



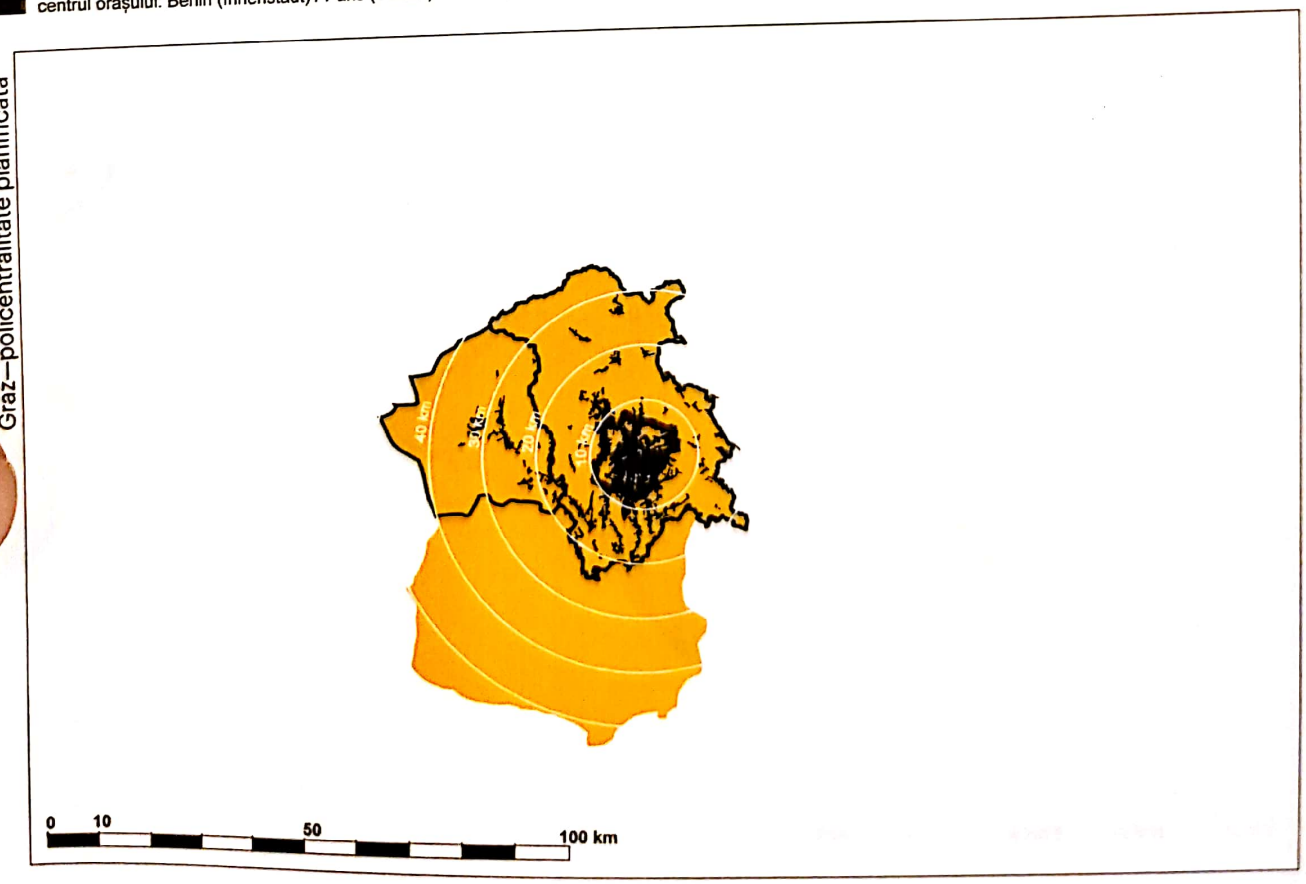

Scanned with OKEN Scanner

Nantes—policentralitate planificată




regiunea administrativă: Hamburg Metropolregion / zona urbană Nantes - Saint-Nazaire (cf. INSEE) / Greater Manchester Metropolitan County / Manchester City Region (cf.AGMA- Association of Greater Manchester Authorities) / Provincia Milano / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Berlin (cf.Eurostat) / Paris (cf. INSEE) / Londra / Roma / Viena (cf. Eurostat) / Madrid
aria urbanizată: Berlin (conform Eurostat) / Paris / Londra (cf. British National Grid) / Roma (cf. Eurostat) / Viena(cf. Eurostat) / Madrid (cf. Eurostat)
aria metropolitană: Berlin (cf.Dep. Dezvoltare urbană și teritorială Berlin) / Paris / Londra / Roma / Viena / Madrid
metropola: Berlin / Paris / Londra / Viena / Madrid
intraurbanul: Berlin (Stadt Berlin) / Paris (Intramuros) / Londra (Inner London) / Viena / Madrid
centrul orașului: Berlin (Innenstadt) / Paris (Centre) / Londra (The City) / Roma - Vatican / Viena (Innere Stadt) / Madrid

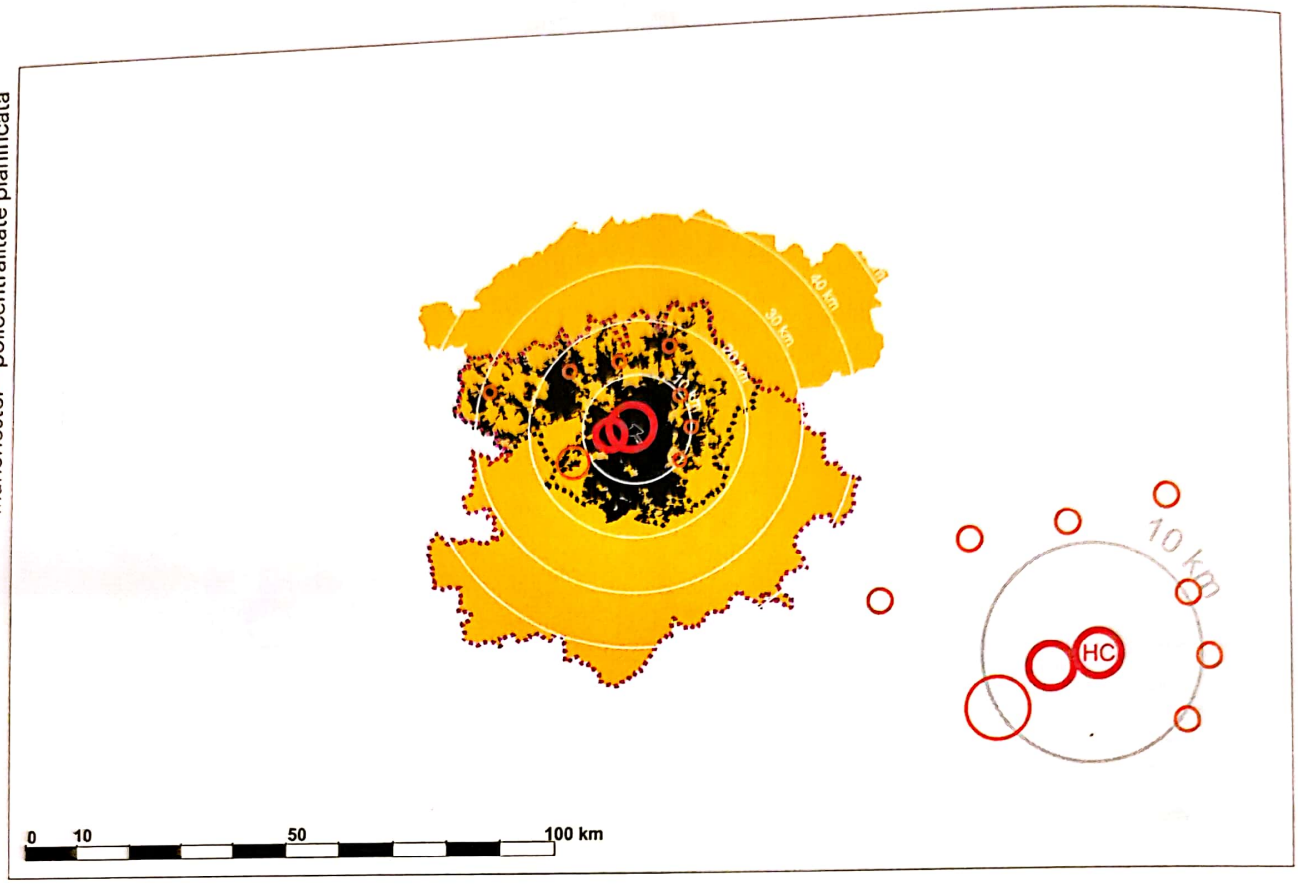
Graz—policentralitate planificată





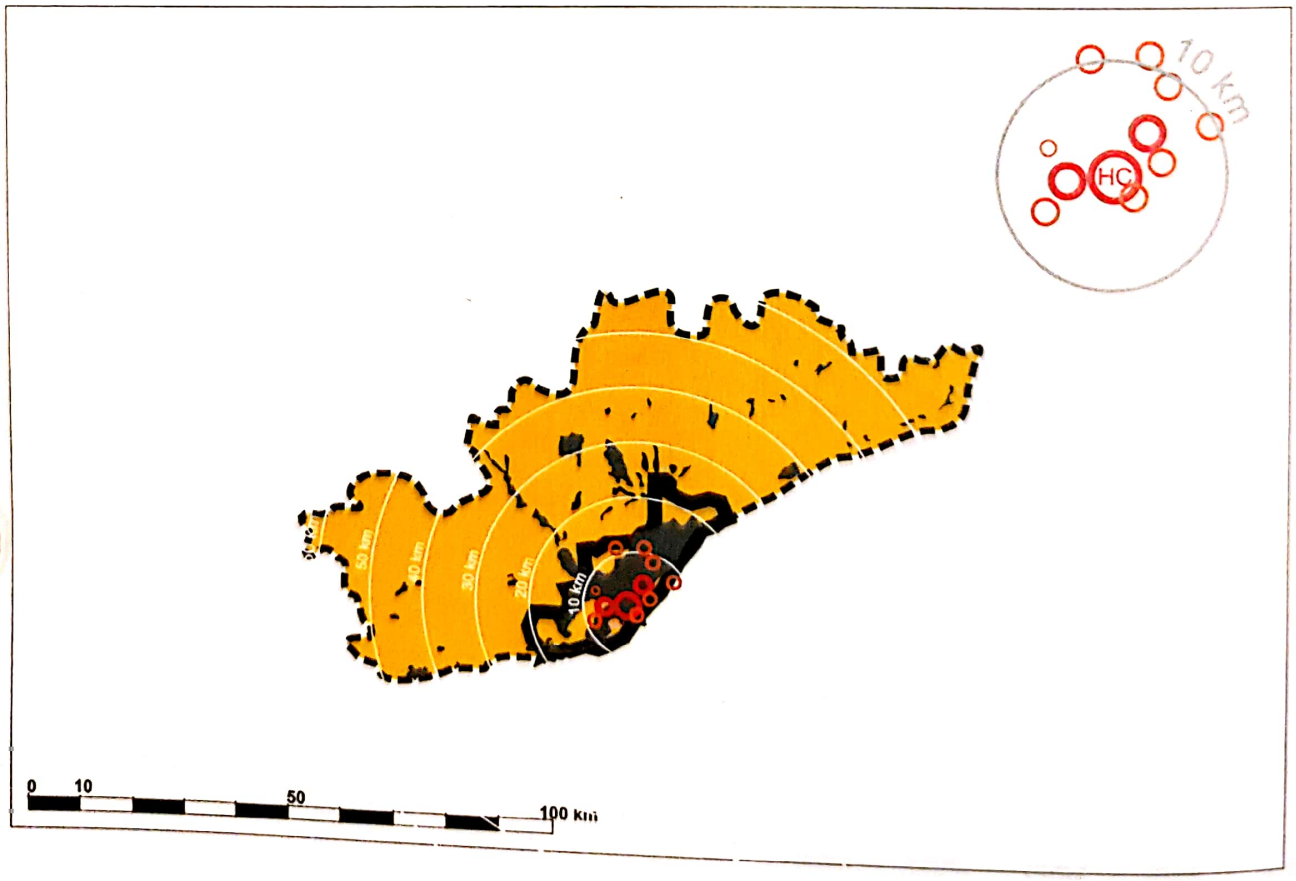

Scanned with OKEN Scanner

Manchester—policentralitate planificată




regiunea administrativă: Hamburg Metropolregion / zona urbană Nantes - Saint-Nazaire (cf. INSEE) / Greater Manchester Metropolitan County / Manchester City Region (cf. AGMA - Association of Greater Manchester Authorities) / Provincia Milano / provincia federală Viena / Regiunea administrativă Madrid
regiunea metropolitană: Berlin (cf. Eurostat) / Paris (cf. INSEE) / Londra / Roma / Viena (cf. Eurostat) / Madrid
aria urbanizată: Berlin (conform Eurostat) / Paris / Londra (cf. British National Grid) / Roma (cf. Eurostat) / Viena (cf. Eurostat) / Madrid (cf. Eurostat)
aria metropolitană: Berlin (cf. Dep. Dezvoltare urbană și teritorială Berlin) / Paris / Londra / Roma / Viena / Madrid
metropola: Berlin / Paris / Londra / Viena / Madrid
intraurbanul: Berlin (Stadt Berlin) / Paris (Intramuros) / Londra (Inner London) / Viena / Madrid
centrul orașului: Berlin (Innenstadt) / Paris (Centre) / Londra (The City) / Roma - Vatican / Viena (Innere Stadt) / Madrid

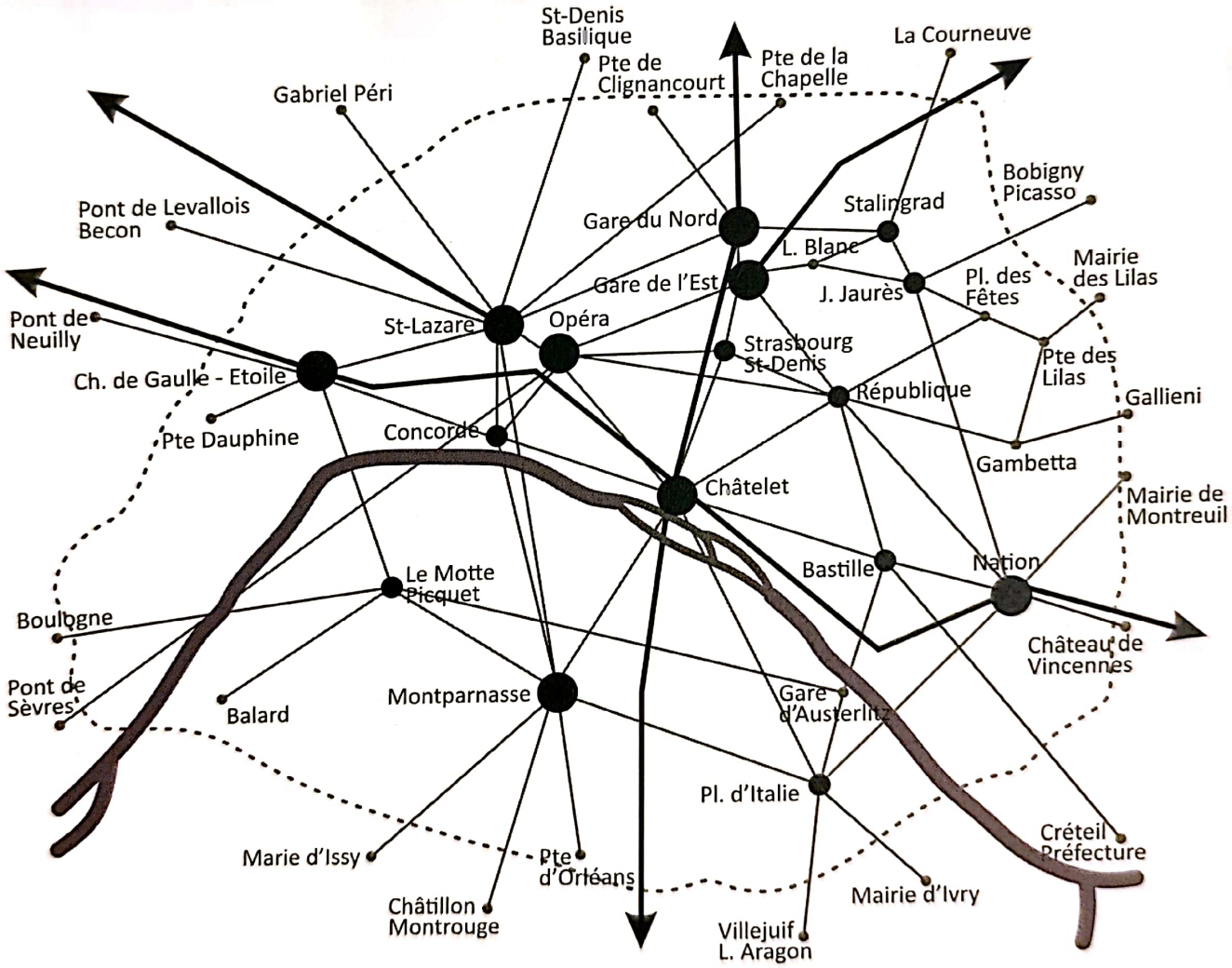
Barcelona—policentralitate planificată






Scanned with OKEN Scanner

**ANEXA 9** Gările Parisului prelucrare_sursa: prelucrare M.A. după: G. Duppy, 1993. „Les stations nodales du métro de Paris: le réseau métropolitain et la relevance de l'histoire." *Annales de Géographie*, no 569, p.30 figure 5.



**ANEXA 10** Importanța factorilor de localizare pentru firme în șapte orașe europene_sursa: COMET. 2004. COMET: Competitive Metropolises Economic Transformation, Labour Market and Competition in European Agglomerations. Studiu nr.: EVK4_CT_2001_00050. Axel Borsdorf (coord.) Institute for Urban and Regional Research of the Austrian Academy of Sciences. Viena. [consultat online la 23.10.2012 URL: http://www.comet.ac.at/]

| Factori de localizare | | Toate orașele (media) | Studii de caz | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Amsterdam | Barcelona | Berlin |
| locație | prețuri proprietăți imobiliare și terenuri | 6. | 9. | 7. | 8. |
| | disponibilitatea zonelor industriale și de birouri | 10. | 23. | 18. | 7. |
| | posibilitatea de extindere spațială | 16. | 15. | 19. | 11. |
| trafic | conexiune aeroport | 21. | 21. | 27. | 17. |
| | conexiune feroviară | 17. | 11. | 21. | 21. |
| | conexiune rutieră | 5. | 3. | 17. | 10. |
| | trafic local (autobuz/tren) | 4. | 4. | 4. | 2. |
| | trafic local (drumuri) | 1. | 1. | 14. | 1. |
| | locuri de parcare | 2. | 2. | 8. | 4. |
| oferta de forță de muncă | oferta de forță de muncă calificată | 9. | 14. | 11. | 5. |
| | nivelul salariilor | 15. | 20. | 12. | 14. |
| | proximitatea față de instituții de cercetare | 27. | 27. | 26. | 27. |
| | proximitatea față de universități | 26. | 26. | 25. | 26. |
| | oportunități de formare | 19. | 24. | 10. | 22. |
| piață/mediu | intrarea pe piață / potențial | 8. | 8. | 9. | 6. |
| | proximitatea față de clienți | 3. | 7. | 5. | 3. |
| | proximitatea față de furnizori | 18. | 19. | 20. | 23. |
| | proximitatea față de parteneri de cooperare | 11. | 12. | 22. | 12. |
| | cooperare la nivelul administrației locale | 20. | 18. | 15. | 19. |
| | taxe | 22. | 22. | 2. | 24. |
| | subsidii / subvenții | 24. | 25. | 13. | 20. |
| factori imateriali | motive personale | 12. | 5. | 16. | 13. |
| | prestigiu / imaginea locației | 7. | 10. | 1. | 9. |
| | locuințe atractive | 14. | 13. | 3. | 15. |
| | facilități culturale și de recreere | 23. | 16. | 24. | 18. |
| | obiective sociale | 25. | 17. | 23. | 25. |
| | calitatea mediului | 13. | 6. | 6. | 16. |

Primii 10 factori clasificați cu importanță deosebită sunt subliniați.

Scanned with OKEN Scanner

| Bruxelles | Copenhaga | Strasbourg | Viena |
|---|---|---|---|
| 3. | 11. | 5. | 6. |
| 11. | 4. | 11. | 8. |
| 13. | 14. | 20. | 13. |
| 16. | 22. | 8. | 25. |
| 10. | 13. | 9. | 22. |
| 1. | 6. | 1. | 11. |
| 6. | 7. | 10. | 3. |
| 4. | 8. | 3. | 1. |
| 2. | 1. | 16. | 2. |
| 14. | 10. | 7. | 5. |
| 19. | 20. | 13. | 16. |
| 22. | 25. | 22. | 27. |
| 23. | 26. | 23. | 23. |
| 20. | 18. | 24. | 15. |
| 12. | 5. | 4. | 7. |
| 5. | 2. | 2. | 4. |
| 18. | 17. | 12. | 17. |
| 9. | 9. | 6. | 9. |
| 26. | 19. | 19. | 20. |
| 21. | 24. | 26. | 24. |
| 25. | 27. | 27. | 26. |
| 15. | 15. | 17. | 12. |
| 7. | 3. | 15. | 10. |
| 8. | 12. | 18. | 18. |
| 24. | 21. | 21. | 21. |
| 27. | 23. | 25. | 19. |
| 17. | 16. | 14. | |

Scanned with OKEN Scanner

**ANEXA 11** Ierarhia factorilor de localizare în șapte orașe europene (respectiv media pentru fiecare factor de localizare, de la 1 = „deloc important" la 5 = „foarte" _sursa: COMET. 2004. COMET: Competitive Metropolises Economic Transformation, Labour Market and Competition in European Agglomerations. Studiu nr.: EVK4_CT_2001_00050. Axel Borsdorf (coord.) Institute for Urban and Regional Research of the Austrian Academy of Sciences. Viena. [consultat online la 23.10.2012 URL: http://www.comet.ac.at/]

| Prescurtare | Factor de localizare | AMSTERDAM | poziție | BARCELONA | poziție | BERLIN | poziție |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| mașină | trafic local (drumuri) | 3,58 | 1 | 3,53 | 14 | 3,92 | 1 |
| parcaje | spațiu de parcare | 3,46 | 4 | 3,76 | 8 | 3,67 | 4 |
| transport public | trafic local (autobuz / tren) | 3,54 | 2 | 3,80 | 4 | 3,91 | 2 |
| clienți | proximitatea față de clienți | 3,29 | 7 | 3,78 | 5 | 3,69 | 3 |
| drumuri | conexiune rutieră | 3,45 | 5 | 3,18 | 17 | 3,29 | 10 |
| prestigiu | prestigiu / imaginea locației | 3,24 | 9 | 4,16 | 1 | 3,36 | 9 |
| prețuri | prețuri proprietăți imobiliare și terenuri | 3,16 | 12 | 3,76 | 7 | 3,48 | 8 |
| piață | intrare pe piață / potențial | 3,25 | 8 | 3,72 | 9 | 3,55 | 6 |
| calificare | ofertă de forță de muncă calificată | 2,99 | 15 | 3,71 | 11 | 3,65 | 5 |
| zonificare | disponibilitatea zonelor industriale și de birouri | 2,72 | 22 | 3,08 | 18 | 3,53 | 7 |
| parteneri | proximitatea față de parteneri de cooperare | 3,21 | 11 | 2,77 | 22 | 3,21 | 12 |
| personal | motive personale (ex. are universitate) | 3,51 | 3 | 3,45 | 16 | 3,17 | 13 |
| mediu | calitatea mediului (ex. poluarea aerului) | 3,40 | 6 | 3,77 | 6 | 2,82 | 16 |
| locuințe | locuințe atractive | 3,10 | 13 | 3,88 | 3 | 2,88 | 15 |
| salarii | nivelul salariilor | 2.76 | 20 | 3,68 | 12 | 3,11 | 14 |
| extindere | posibilitatea de extindere | 2,91 | 16 | 3,07 | 19 | 3,21 | 11 |
| feroviar | conexiune feroviară | 3,23 | 10 | 2,79 | 21 | 2,65 | 21 |
| furnizori | proximitatea față de furnizori | 2,84 | 18 | 2,79 | 20 | 2,61 | 23 |
| formare | oportunități de formare (educație) | 2,72 | 23 | 3,72 | 10 | 2,63 | 22 |
| municipalitate | cooperare la nivelul administrației comunale | 2,80 | 19 | 3,48 | 15 | 2,68 | 19 |
| aeroport | conexiune aeroport | 2,75 | 21 | 2,38 | 27 | 2,80 | 17 |
| taxe | taxe (ex. taxe comunale) | 2,71 | 24 | 2,71 | 24 | 2,58 | 24 |
| cultură | facilități culturale și de recreere (ex. teatru) | 3,00 | 14 | 2,70 | 24 | 2,76 | 18 |
| subvenții | subsidii / subvenții | 2,69 | 25 | 3,54 | 13 | 2,67 | 20 |
| social | facilități sociale (ex. grădiniță) | 2,85 | 17 | 2,70 | 23 | 2,49 | 25 |
| universități | proximitatea față de universități | 2,66 | 26 | 2,50 | 25 | 2,47 | 26 |
| cercetare | proximitatea față de instituții de cercetare | 2,56 | 27 | 2,46 | 26 | 2,35 | 27 |
| Suma diferențelor dintre media locală și media globală pentru fiecare factor | 4,6 | 10,4 | | 4,0 | | 9,3 | |
| Număr de sondaje (de la zona 1 la zona 3) | 226 | 200 | | 251 | | 251 | |

Scanned with OKEN Scanner

| BRUXELLES | poziție | COPENHAGA | poziție | STRASBOURG | poziție | VIENA | poziție | GLOBAL | Poziție niv. global | suma pozițiilor |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3,58 | 4 | 3,35 | 7 | 4,05 | 3 | 3,92 | 1 | 3,70 | 1 | 31 |
| 3,74 | 2 | 3,91 | 1 | 3,37 | 16 | 3,91 | 2 | 3,67 | 2 | 37 |
| 3,28 | 6 | 3,35 | 8 | 3,57 | 10 | 3,90 | 3 | 3,65 | 3 | 35 |
| 3,33 | 5 | 3,58 | 2 | 4,21 | 2 | 3,89 | 4 | 3,64 | 4 | 28 |
| 3,82 | 1 | 3,39 | 6 | 4,44 | 1 | 3,40 | 11 | 3,50 | 5 | 51 |
| 3,27 | 7 | 3,57 | 3 | 3,38 | 15 | 3,47 | 10 | 3,49 | 6 | 54 |
| 3,66 | 3 | 3,03 | 11 | 3,91 | 5 | 3,63 | 6 | 3,48 | 7 | 52 |
| 2,89 | 12 | 3,39 | 5 | 3,99 | 4 | 3,57 | 7 | 3,47 | 8 | 51 |
| 2,76 | 14 | 3,14 | 10 | 3,62 | 7 | 3,72 | 5 | 3,37 | 9 | 67 |
| 2,95 | 11 | 3,57 | 4 | 3,52 | 11 | 3,55 | 8 | 3,23 | 10 | 81 |
| 2,98 | 9 | 3,27 | 9 | 3,88 | 6 | 3,49 | 9 | 3,22 | 11 | 78 |
| 2,67 | 15 | 2,79 | 15 | 3,18 | 17 | 3,28 | 12 | 3,20 | 12 | 91 |
| 2,60 | 17 | 2,68 | 16 | 3,44 | 14 | 3,44 | 14 | 3,15 | 13 | 89 |
| 3,19 | 8 | 3,03 | 12 | 2,98 | 18 | 2,78 | 18 | 3,13 | 14 | 87 |
| 2,38 | 19 | 2,48 | 20 | 3,50 | 13 | 2,98 | 16 | 3,00 | 15 | 114 |
| 2,79 | 13 | 2,92 | 14 | 2,48 | 20 | 3,20 | 13 | 2,97 | 16 | 106 |
| 2,96 | 10 | 2,99 | 13 | 3,58 | 9 | 2,61 | 22 | 2,96 | 17 | 106 |
| 2,51 | 18 | 2,64 | 17 | 3,51 | 12 | 2,78 | 17 | 2,79 | 18 | 125 |
| 2,24 | 20 | 2,53 | 18 | 2,17 | 24 | 3,11 | 15 | 2,77 | 19 | 132 |
| 1,97 | 26 | 2,53 | 19 | 2,69 | 19 | 2,72 | 20 | 2,75 | 20 | 137 |
| 2,61 | 16 | 2,22 | 22 | 3,61 | 8 | 2,54 | 25 | 2,69 | 21 | 136 |
| 2,20 | 21 | 2,01 | 24 | 1,99 | 26 | 2,57 | 24 | 2,67 | 22 | 145 |
| 2,07 | 24 | 2,41 | 21 | 2,23 | 21 | 2,72 | 21 | 2,63 | 23 | 143 |
| 2,06 | 25 | 1,70 | 27 | 1,74 | 27 | 2,53 | 26 | 2,52 | 24 | 163 |
| 1,95 | 27 | 2,20 | 23 | 2,17 | 25 | 2,78 | 19 | 2,51 | 25 | 159 |
| 2,11 | 23 | 1,83 | 26 | 2,22 | 23 | 2,58 | 23 | 2,39 | 26 | 172 |
| 2,16 | 22 | 1,87 | 25 | 2,23 | 22 | 2,38 | 27 | 2,32 | 27 | 176 |
| 8,0 | | 11,0 | | 4,5 | | | | | | |
| 150 | | 129 | | 134 | | | | 1223 | | |



Scanned with OKEN Scanner

**ANEXA 12** Fișe descriptive pentru centrele intrametropolitane în șapte orașe europene_ sursa: COMET. 2004. COMET: Competitive Metropolises Economic Transformation, Labour Market and Competition in European Agglomerations. Studiu nr.: EVK4_CT_2001_00050. Axel Borsdorf (coord.) Institute for Urban and Regional Research of the Austrian Academy of Sciences. Viena. [consultat online la 23.10.2012 URL: http://www.comet.ac.at/]

**AMSTERDAM**

| SUB-CENTRU METROPOLITAN | | Dinamică globală |
|---|---|---|
| **MIX DE ACTIVITĂȚI** | **TIP DE SPAȚIU** | |
| Servicii comerciale, culturale, financiare, creative, ONG-uri (internaționale) de înaltă și slabă calitate | Centrul istoric al orașului | Creștere slabă |
| Servicii de business specializate intensive în cunoaștere (birouri notariale, contabili, juriști), ONG-uri | Expansiunea centrului urban la începutul secolului al XX-lea (importantă) | Creștere slabă |
| Finanțe și asigurări, servicii de consultanță, servicii juridice, sedii centrale și reprezentanțe | Marginea centrului urban, în vecinătatea șoselei de centură, pe coridorul nodului de transport public către aeroportul Schiphol (Zuidas) | Creștere puternică |
| Tehnologia informației și comunicațiilor, call center-uri, spații de birouri | Marginea centrului urban, în vecinătatea șoselei de centură, adiacent nodului de transport public (Sloterdijik/Teleport) | Creștere |
| Finanțe—asigurări, consultanță, activități de agrement și comerț (IKEA etc.) | Marginea centrului urban, în apropierea autostrăzii principale și căii ferate din sud-vest (Bijlmer/Arena) | Creștere |
| Servicii aeroportuare, facilități pentru organizarea de evenimente și conferințe | Aeroportul Schiphol | Creștere |
| Finanțe—asigurări, consultanță, sedii și spații de birouri. Transport și logistică. | Zonă periferică în apropierea aeroportului (la vest de Schiphol, Hoofddorp) | Creștere |
| En-gros (licitație de flori) și industria de divertisment | Zonă periferică cu densitate scăzută în apropierea aeroportului (la est de Schiphol, Aalsmeer) | Creștere |

Scanned with OKEN Scanner

| Transfer semnificativ? | Relevanță pentru competitivitatea urbană? | Dezvoltare emblematică la scară largă? | Alte intervenții publice? | Nivelul prețurilor proprietăților imobiliare | Dimensiune (număr estimativ al locurilor de muncă) |
|---|---|---|---|---|---|
| Nu | Medie | Nu | O nouă linie de metrou pentru conectarea centrului orașului cu Zuidas | Ridicat/1370 | 90.000 |
| Nu | Medie | Nu | | Ridicat/1160 | 27.000 |
| Da | Cea mai ridicată | Da | Construirea de noi stații de cale ferată de mare viteză, alte infrastructuri rutiere și feroviare | Cel mai ridicat/1370 | 50.000 |
| Da | Medie | Da | O nouă infrastructură feroviară, rețele de cablu | Mediu/900 | 35.000 |
| Da | Medie | Da | Stadion nou multifuncțional, stație nouă de transport public | Mediu/ Ridicat/850 | 50.000 |
| Nu | Ridicată | Da | Extinderea aeroportului cu noi piste de decolare-aterizare, terminale de călători | Ridicat | 20.000 |
| Da | Ridicată/ Medie | Nu | O serie de noi investiții în transportul public | Mediu | 70.000 |
| Nu | Medie | Nu | | Scăzut | 10.000 |

Scanned with OKEN Scanner

ANEXA 12

BARCELONA

| SUB-CENTRU METROPOLITAN | | Dinamică globală |
|---|---|---|
| MIX DE ACTIVITĂȚI | TIP DE SPAȚIU | |
| Sediile marilor companii, Turism, Servicii internaționale necomerciale | Centru urban (Exemplu) | Creștere lentă |
| Comerț, Turism | Centrul istoric al orașului: "Gothic District" | Stagnare |
| Activități intensive în cunoaștere, Servicii de business avansate | Platforme industriale vechi în orașul-nucleu re-planificate | Creștere puternică |
| Logistică și Transport | Platforme industriale vechi între port și aeroport—Periferia aglomerării de-a lungul autostrăzilor | Creștere |
| Activități financiare/de asigurare | Concentrare în cartierul central de afaceri, dar și în noile așezări din zona 3, adică la marginile aglomerării | |
| Administrația publică (atât pentru Catalonia, cât și pentru municipalitate) și serviciile conexe necomerciale | Concentrare numai în cartierul central de afaceri, nicio răspândire mai largă | |
| Comerț | Activitățile comerciale de lux ocupă mai multe locații centrale decât comerțul în masă. Mall-urile sunt strict reglementate prin lege, astfel încât răspândirea lor a fost planificată și controlată | |

Scanned with OKEN Scanner

ANEXA 12

BARCELONA

| SUB-CENTRU METROPOLITAN | | Dinamică globală |
|---|---|---|
| MIX DE ACTIVITĂȚI | TIP DE SPAȚIU | |
| Sediile marilor companii, Turism, Servicii internaționale necomerciale | Centru urban (Exemplu) | Creștere lentă |
| Comerț, Turism | Centrul istoric al orașului: "Gothic District" | Stagnare |
| Activități intensive în cunoaștere, Servicii de business avansate | Platforme industriale vechi în orașul-nucleu re-planificate | Creștere puternică |
| Logistică și Transport | Platforme industriale vechi între port și aeroport—Periferia aglomerării de-a lungul autostrăzilor | Creștere |
| Activități financiare/de asigurare | Concentrare în cartierul central de afaceri, dar și în noile așezări din zona 3, adică la marginile aglomerării | |
| Administrația publică (atât pentru Catalonia, cât și pentru municipalitate) și serviciile conexe necomerciale | Concentrare numai în cartierul central de afaceri, nicio răspândire mai largă | |
| Comerț | Activitățile comerciale de lux ocupă mai multe locații centrale decât comerțul în masă. Mall-urile sunt strict reglementate prin lege, astfel încât răspândirea lor a fost planificată și controlată | |

Scanned with OKEN Scanner

| Transfer semnificativ? | Relevanță pentru competitivitatea urbană? | Dezvoltare emblematică la scară largă? | Alte intervenții publice? | Nivelul prețurilor proprietăților imobiliare | Dimensiune (număr estimativ al locurilor de muncă) |
|---|---|---|---|---|---|
| Nu | Moderată | Nu | | Cel mai ridicat | |
| Nu | Ridicată | Nu | | Ridicat | |
| Nu | Ridicată | Da | Investiții în infrastructură și promovare | Ridicat | |
| Da | Ridicată | Nu | | Moderat | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Scanned with OKEN Scanner

ANEXA 12

BERLIN

| SUB-CENTRU METROPOLITAN | | Dinamică globală |
|---|---|---|
| MIX DE ACTIVITĂȚI | TIP DE SPAȚIU | |
| Servicii bancare, de asigurare, servicii avansate de business de tipul „gulere albe", reprezentanțe ale marilor firme naționale și internaționale, divertisment | Centrul istoric al orașului | Creștere |
| Servicii bancare, de asigurare, servicii avansate de business de tipul „gulere albe" | Expansiune importantă a centrului urban din secolul al XIX-lea | Stagnare |
| Servicii avansate de business de tipul „gulere albe", sediul firmelor mari, divertisment, servicii bancare | Noul centru al orașului (doar Berlin) | Creștere |
| Servicii avansate de business de „gulere albe", TIC, media/industria muzicală | Centrul urban redezvoltat (și orașul-nucleu) de-a lungul apei | Creștere puternică |
| Servicii avansate de business de tipul „gulere albe", TIC etc. | Platforme (dez)industrializate vechi—în locația centrală—extinderile centrului istoric al orașului din secolul al XIX-lea (locație centrală) | Creștere |
| Servicii internaționale necomerciale (de exemplu, instituții supranaționale, ONG-uri, companii de lobby etc.) și servicii specializate de business intensive în cunoaștere (de exemplu companii juridice) | Cartierul guvernamental—în locație centrală | Creștere puternică |
| Activități de cercetare-dezvoltare și de învățământ superior | Noi parcuri de inovare sau campusuri universitare din afara centrului urban sau orașului-nucleu (foste zone industrializate sau militarizate reutilizate în locație periferică) | Creștere puternică |
| Logistică și transport | Noduri de autostrăzi de la periferie—infrastructura de trafic din centrul orașului (port, cale ferată, aeroport etc.) | Creștere |
| Comerț de masă și industria divertismentului | Subcentre urbane și gări în centrul orașului—Coridoare de-a lungul autostrăzilor de la periferii | Creștere puternică |

Scanned with OKEN Scanner

| Transfer semnificativ? | Relevanță pentru competitivitatea urbană? | Dezvoltare emblematică la scară largă? | Alte intervenții publice? | Nivelul prețurilor proprietăților imobiliare | Dimensiune (număr estimativ al locurilor de muncă) |
|---|---|---|---|---|---|
| Nu | Da | Nu | | Ridicat | Aprox. 58.000 |
| Nu | Da | Nu | | Ridicat | Aprox. 44.000 |
| Nu | Da | Da | Elemente intermediare pentru infrastructură | Ridicat | Aprox. 20.000 |
| Nu | Da | Da | Elemente intermediare pentru infrastructură | Mediu | Aprox. 30.000 |
| Nu | Nu | Nu | | Mediu | Aprox. 13.000 |
| Nu | Da | Da | | Cel mai ridicat | Aprox. 30.000 |
| Da | Da | Da | Elemente intermediare pentru infrastructură, alocare (terenuri, clădiri etc.), agenții de dezvoltare | Mediu | Aprox. 14.000 (doar partea Berlinului) |
| Da | Nu | Nu | Elemente intermediare pentru infrastructură | Scăzut | Nu este disponibil |
| Da | Nu | Nu | | Scăzut | Nu este disponibil |

Scanned with OKEN Scanner

ANEXA 12

BRUXELLES

| SUB-CENTRU METROPOLITAN | | Dinamică globală |
|---|---|---|
| MIX DE ACTIVITĂȚI | TIP DE SPAȚIU | |
| Administrațiile publice (naționale și regionale), marile companii controlate public (de exemplu, energie, telecomunicații), finanțe—asigurări, servicii necomerciale | Cartier central de afaceri în interiorul orașului, conexiune strânsă cu căile ferate și rețeaua de transport public urban | Stagnare |
| Servicii internaționale necomerciale (instituții, ONG-uri, lobby-uri), servicii specializate de business intensive în cunoaștere (drept, consultanță etc.), presă internațională | Expansiune importantă a centrului istoric al orașului din secolul al XIX-lea (cartierul UE) | Creștere puternică |
| Comerț, cultură, divertisment (de masă, cât și sectoare de vârf). Turism | Centrul istoric al orașului | Creștere lentă |
| Finanțe—asigurări, sediile marilor companii | Expansiune importantă a centrului orașului de la începutul secolului al XX-lea către cartiere exclusiviste, spațiu urban dens dar verde, acces facil la autostrăzi | Creștere |
| TIC, servicii de piață intensive în cunoaștere (de exemplu, inginerie), sediile regionale ale corporațiilor transnaționale străine, logistică, transport | Parcuri de birouri de calitate superioară la periferii bine conectate la autostrăzi—în special în zona aeroportului | Creștere puternică |
| Transport—logistică | Periferii de-a lungul autostrăzilor | Creștere |
| Educație de cercetare—dezvoltare | Oraș mic cu o universitate mare | Creștere |
| Comerț de calitate | Centrele istorice ale orașelor mici învecinate sunt acum încorporate în zona periferică | Creștere |
| Comerț de masă (ex. IKEA) și divertisment | Noduri rutiere mari la periferii | Creștere |
| Sediile companiilor internaționale, industrii high-tech | Spații verzi importante la periferii | Creștere |

Scanned with OKEN Scanner

| Transfer semnificativ? | Relevanță pentru competitivitatea urbană? | Dezvoltare emblematică la scară largă? | Alte intervenții publice? | Nivelul prețurilor proprietăților imobiliare | Dimensiune (număr estimativ al locurilor de muncă) |
|---|---|---|---|---|---|
| Nu | Scăzută | Nu | | Ridicat | 130.000 |
| Nu | Cea mai ridicată | Nu | | Cel mai ridicat | 60.000 |
| Nu | Scăzută | Nu | Organizarea diverselor evenimente publice în centru | Ridicat | 30.000 |
| Câteva, din interiorul orașului | Ridicată | Nu | | Ridicat | 30.000 |
| Câteva, de la activitățile de transport din centrul orașului | Ridicată | Nu | Reglementarea juridică a circulației terenurilor, acces ușor la autorizațiile de construire, utilitățile tehnico-edilitare | Scăzut spre mediu | 85.000 |
| Da, din centru | Deloc | Nu | | Scăzut | 10.000 |
| Nu | Deloc | Nu | (Louvain-la-Neuve construirea unui oraș nou în anii 1970) | Mediu | 20.000 |
| Nu | Deloc | Nu | | Scăzut | 7.000 |
| Nu | Deloc | Nu | | Scăzut | 7.000 |
| Nu | Scăzută | Nu | | Scăzut | 1.000 |

Scanned with OKEN Scanner

ANEXA 12

COPENHAGA

| SUB-CENTRU METROPOLITAN | | Dinamică globală |
|---|---|---|
| MIX DE ACTIVITĂȚI | TIP DE SPAȚIU | |
| Administrația publică națională (guvern), sediile centrale ale Departamentului de Pompieri și Serviciilor de Urgență, Entități de Cercetare-Dezvoltare, Universități | Centru urban sau locație apropiată | Diversificat |
| Servicii necomerciale (sectorul sănătății, educației și asistenței sociale) | Localizare bazată pe decizii politice și în funcție de aglomerarea populației (modelul bunăstării statului danez) | Stagnare |
| Servicii de business | Centrul urban (zona 1), partea frontală a portului, precum și municipalitățile bogate din nord | Creștere |
| Departamentul de Pompieri și Servicii de Urgență, servicii administrative, B2B (Business to Business) | Sediu în centrul urban, funcții administrative în locații suburbane aproape de transportul public și intersecțiile rutiere principale (Ballerup și Høje Taarstrup) | Stagnare |
| Turism, cultură, divertisment, activități comerciale de lux | Centrul orașului/istoric, dar și locuri unice, inclusiv axa nordică și Ørestad | Creștere |
| Comerț de masă | Ørestad, suburbie, aproape de infrastructura dezvoltată, centre comerciale bazate pe transportul cu automobilul | Creștere |
| Transport, logistică | Suburbie, aeroport, axe de sud, situate în intersecții | Stagnare |
| Telecomunicații | Partea frontală a portului în zona 2 | ? |

Scanned with OKEN Scanner

| Transfer semnificativ? | Relevanță pentru competitivitatea urbană? | Dezvoltare emblematică la scară largă? | Alte intervenții publice? | Nivelul prețurilor proprietăților imobiliare | Dimensiune (număr estimativ al locurilor de muncă) |
|---|---|---|---|---|---|
| Nu | Scăzută | Nu | Nu | Ridicat | 50.000 |
| Nu | Scăzută | Nu | Da | | Niciun loc |
| Creștere dispersată | Ridicată | Nu | Dezvoltarea părții frontale a portului | Relativ ridicat | 60.000 (de la zona 1 la zona 2) |
| Da, din centrul orașului la periferie | Scăzută | Da | Da | Ridicat în centru și relativ moderat la periferie | 10.000 |
| Nu | Scăzută / Moderată | Nu | Nu | Ridicat | 20.000 |
| Da—o concentrare, relativ puține locuri | Scăzută | Da | Nu | Moderat | ? |
| Nu | Moderată | Nu | Da | Relativ scăzut | 10.000 – 15.000 |
| Nu | Moderată | Nu | Nu | Moderat | 5.000 |

Scanned with OKEN Scanner

ANEXA 12

STRASBOURG

| SUB-CENTRU METROPOLITAN | | Dinamică globală |
|---|---|---|
| MIX DE ACTIVITĂȚI | TIP DE SPAȚIU | |
| Administrație publică (nivel local și regional)/ media/ cultură—divertisment (cinematografe) | Expansiunea urbană de după al Doilea Război Mondial; conexiuni bune cu transportul public urban, căile ferate și autostrăzile | Creștere |
| Administrația publică, în principal departamentele regionale ale agențiilor naționale (plus nivel regional); companiile publice; biblioteca națională; cultură (teatru municipal) | Expansiune urbană importantă din secolul al XIX-lea din timpul administrației germane („Extinderea orașului Wilhelminische") | Ușoară creștere |
| Consiliul Europei și instituții internaționale necomerciale; unele servicii specializate de business intensive în cunoaștere | Importante zone de birouri de înaltă calitate planificate în interiorul spațiului verde și bune conexiuni rutiere în zona de tranziție dintre importantele expansiuni urbane din secolul al XIX-lea și fostele suburbii (acum încorporate) | Creștere |
| Comerț (de masă, dar și de top sau de lux), cultură—divertisment, principalele obiective de interes turistic | Centrul istoric al orașului | Creștere lentă |
| • Departamentele universităților, Institute de cercetare—dezvoltare, Servicii avansate de business și servicii specializate de business intensive în cunoaștere, Logistică și transport;<br>• Sediile centrale ale sectorului de finanțe și de asigurări; organizație non-profit (ex. camere de comer);<br>• Sediile centrale ale marilor firme inter-/naționale | Parcuri mari de birouri de calitate superioară și parcuri de inovare aflate pe centura suburbană, bine conectate cu autostrăzile și transportul public | Creștere—Creștere puternică (var.) |
| Administrația publică (Consiliul Regional); media—divertisment (cinematografe); Complexe hoteliere la scară largă; Sediile centrale ale sectorului financiar și de asigurări | Zone de tranziție de la centrul orașului la celelalte părți; cunoscute în special după cel de-al Doilea Război Mondial, conexiuni bune cu autostrada și calea ferată, aproape de târguri și Sediul Consiliului Europei | Ușoară creștere |
| Transport, logistică, depozite și en gros | Suburbii, aproape de noduri rutiere importante, autostrăzi, aeroport și port interior | Creștere lentă |
| Depozite (inclusiv depozite frigorifice); logistică plus comerț de masă (de exemplu, IKEA), divertisment și comerț de bunuri cu utilizare pe termen lung (în special autoturisme) | Marginea orașului-nucleu, aproape de gara principală | Creștere |
| Universitate, cercetare—dezvoltare, educație | Marginea orașului-nucleu | Creștere |
| Comerț specializat | Centre istorice suburbane | Ușoară creștere |
| Supermarketuri / magazin universal, comerț de masă, centre de bricolaj | Zone de comerț aflate la mari intersecții disponibile peste tot în aglomerarea urbană | Creștere |



Scanned with OKEN Scanner

| Transfer semnificativ? | | Relevanță pentru competitivitatea urbană? | Dezvoltare emblematică la scară largă? | Alte intervenții publice? | Nivelul prețurilor proprietăților imobiliare | Dimensiune (număr estimativ al locurilor de muncă) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nu | | Scăzută (de așteptat să crească în special în contextul transfrontalier) | Parțial | Organizarea diverselor evenimente (cultură), Unități de Terapie Intensivă | Ridicat | 5.000 |
| Nu | | Nu | Nu | | Ridicat | 5.000 |
| Nu | | Cea mai ridicată | Da | Subvenții pentru șantiere de construcție | Cel mai ridicat | 8.000 |
| Nu | | Ridicată | Nu | Organizarea diverselor evenimente publice; conservarea peisajului istoric și a monumentelor | Ridicat | 4.500 |
| Puțin, mai ales din centrul orașului | Scăzută / Moderată | Ridicată | Parțial (nu toate parcurile) | Subvenții, integrarea agențiilor de dezvoltare vizate pentru a reduce birocrația procesului de planificare; echipamente | Mediu-Ridicat | 30.000 |
| Redus | | Ridicată la nivel național și în context transfrontalier | parțial | – | Ridicat | 8.000 |
| Redus, mai ales din centrul orașului | | Deloc | Nu | – | Scăzut (către mediu) | 5.000 |
| Redus (de așteptat) | | Scăzută | parțial | ??? | Mediu către ridicat | 3.000 |
| Deloc | | Da | Nu | – | Ridicat | 15.000 |
| Nu | | Deloc | Nu | – | Scăzut | 10.000 |
| Nu | | Deloc | Nu | Subvenții indirecte parțiale | Scăzut (către mediu) | 7.000 |



Scanned with OKEN Scanner

Scanned with OKEN Scanner

ANEXA 12

VIENA

| SUB-CENTRU METROPOLITAN | | Dinamică globală |
|---|---|---|
| MIX DE ACTIVITĂȚI | TIP DE SPAȚIU | |
| Administrația publică, serviciile naționale și internaționale necomerciale | Cartier central de afaceri în centrul urban | Stagnare |
| Turism, cultură, divertisment (în special sectorul de vârf) | Centrul istoric și importantele expansiuni urbane din secolul al XIX-lea (Ringstraße) | Creștere |
| Finanțe—asigurări | Birouri de calitate superioară în centrul orașului | Creștere |
| Servicii de business | Importantele expansiuni ale centrului orașului de la începutul secolului al XX-lea cu spațiu verde sau locații suburbane cu standarde mai înalte | Creștere puternică |
| Transport—logistică, comerț en gros | De-a lungul autostrăzilor și a Dunării | Creștere |
| Cercetare—Dezvoltare, educație | Importantele expansiuni urbane din secolul al XIX-lea (Ringstraße) | Creștere lentă |
| Comerț de calitate și străzi comerciale, divertisment | Străzile principale istorice ale centrului urban sau ale centrului istoric | Creștere lentă |
| Comerț de masă (centre comerciale), divertisment | Nod rutier și de autostradă în zonele de suburbanizare și la marginea centrului orașului | Creștere puternică |

| Transfer semnificativ? | Relevanță pentru competitivitatea urbană? | Dezvoltare emblematică la scară largă? | Alte intervenții publice? | Nivelul prețurilor proprietăților imobiliare | Dimensiune (număr estimativ al locurilor de muncă) |
|---|---|---|---|---|---|
| Nu | Ridicată | Nu | | Ridicat | 100.000 |
| Nu | Ridicată | Nu | | Ridicat | 50.000 |
| Nu | Medie | Nu | | Ridicat | 40.000 |
| Nu | Medie | Nu | | Ridicat | 131.000 |
| Nu | Scăzută | Nu | | Scăzut | 40.000 |
| Nu | Scăzută | Nu | (tech gate Viena) | Mediu | 50.000 |
| Nu | Deloc | Nu | | Mediu către ridicat | 15.000 |
| Da, din centrul orașului | Deloc | Nu | | Scăzut | 5.000 |

Scanned with OKEN Scanner

ANEXA 13 Gradul de satisfacere a indicatorilor minimali, conform legii 100/2007_sursa: Axa de dezvoltare teritorială Ploiești—București—Giurgiu—axă structurantă a dezvoltării sudului României—faza I Analiza teritorială preliminară, consultat în arhiva personală M.A.

| Nr. crt. | Denumire municipiu / oraș | Județ | Indicatori minimali conf. Legii 100 / 2007 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. |
| Indicatorii minimali conform legii | | | Mun. 40.000 loc. Oraș 10.000 loc. | Mun. 85% Oraș 75% | Mun. 80% Oraș 70% | Mun. 75% Oraș 55% | Mun. 45% Oraș 35% | Mun. 10. Oraș 7 / 1000 loc. | Mun. 2.3. Oraș 1.8 |
| MUNICIPII | | | | | | | | | |
| | București | B | 1.929.352 | 100% | 96,8% | 95,2% | 91,3% | 11,9 | 5,7 |
| | Ploiești | PH | 225.636 | 98,7% | 96,8% | 94,3% | 96,7% | 9,5 | 2,7 |
| | Giurgiu | GR | 66.949 | 98,7% | 90,1% | 83,1% | 63,8% | 6,1 | 1,8 |
| ORAȘE | | | | | | | | | |
| | Băicoi | PH | 19.465 | 97,4% | 87,8% | 73,7% | 41,2 | 6,6 | 1,4 |
| | Boldești-Scăeni | PH | 11.358 | 96,2% | 83,4% | 70,5% | 40,1 | 6,2 | 1,1 |
| | Bragadiru | IF | 11.659 | 100% | 92,4% | 91,7% | 78,2 | 0,0 | 1,0 |
| | Buftea | IF | 21.732 | 96,8% | 87,4% | 81,6% | 69,8 | 21,2 | 8,6 |
| | Chitila | IF | 13.394 | 100% | 83,7% | 78,8% | 57,5 | 0,0 | 0,5 |
| | Măgurele | IF | 8.998 | 75,8% | 74,9% | 73,2% | 57,5 | 0,0 | 1,2 |
| | Mihăilești | GR | 7.475 | 100% | 46,2% | 48,7% | 20,8 | 0,0 | 0,0 |
| | Otopeni | IF | 12.248 | 100% | 95,2% | 93,5% | 88,7 | 31,3 | 5,1 |
| | Pantelimon | IF | 22.296 | 95,5% | 84,2% | 77,4% | 49,5 | 0,0 | 0,7 |
| | Plopeni | PH | 9.353 | 94,6% | 96,0% | 95,8% | 54,0 | 6,2 | 1,5 |
| | Popești-Leordeni | IF | 18.102 | 97,4% | 95,8% | 95,1% | 80,0 | 0,0 | 0,8 |
| | Voluntari | IF | 36.454 | 98,5% | 90,1% | 84,5% | 75,0 | 0,6 | 2,1 |
| **Nr. de UAT care îndeplinesc cerințele** | | | **12** | **15** | **14** | **14** | **14** | **3** | **5** |
| **Nr. de UAT care nu îndeplinesc cerințele** | | | **3** | **0** | **1** | **1** | **1** | **12** | **10** |

Scanned with OKEN Scanner

| | | | | | | | | | Nr. ind Îndepliniți |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 8. | 9. | 10. | 11. | 12. | 13. | 14. | 15. | 16. | |
| Mun. postliceal Oraș liceu / secundar | Dotări cult. sportiv | Mun. 100 Oraș 50 | Mun. 60% Oraș 50% | Mun. 70% Oraș 60% | Mun. 60% Oraș 50% | Racord la stație epurare | Mun. 70% Oraș 60% | Mun. 15 Oraș 10 | |
| DA | DA | 16.469 | 55,8% | | | | | 21,3 | 11 |
| DA | DA | 974 | 87,4% | | | | | 9,8 | 10 |
| DA | DA | 203 | 84,7% | | | | | 7,9 | 9 |
| DA | DA | 0 | 62% | | | | | 5,6 | 8 |
| DA | NU | 0 | 62% | | | | | 6,2 | 7 |
| NU | NU | 0 | 27,8% | | | | | 29,3 | 6 |
| DA | NU | 0 | 55,4% | | | | | 74,9 | 10 |
| NU | NU | 0 | 34,0% | | | | | 7,2 | 5 |
| DA | NU | 114 | 25,4% | | | | | 18,3 | 7 |
| DA | NU | 0 | 68,0% | | | | | 20,5 | 4 |
| DA | NU | 1023 | 42,3% | | | | | 12,2 | 10 |
| NU | NU | 0 | 23,4% | | | | | 0,5 | 5 |
| DA | DA | 0 | 100% | | | | | 5,2 | 7 |
| NU | NU | 0 | 64,9% | | | | | 19,1 | 7 |
| DA | NU | 0 | 49,6% | | | | | 1,3 | 7 |
| **11** | **5** | **5** | **8** | | | | | **7** | |
| **4** | **10** | **10** | **7** | | | | | **8** | |

Scanned with OKEN Scanner

ANEXA 13

| Nr. crt. | Denumire municipiu / oraș | Județ | Indicatori minimali conf. Legii 100 / 2007 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. |
| Indicatorii minimali conform legii | | | Mun. 40.000 loc. Oraș 10.000 loc. | Mun. 85% Oraș 75% | Mun. 80% Oraș 70% | Mun. 75% Oraș 55% | Mun. 45% Oraș 35% | Mun. 10. Oraș 7 / 1000 loc. | Mun. 2.3. Oraș 1.8 |
| MUNICIPII | | | | | | | | | |
| | București | B | DA | DA | DA | DA | DA | DA | DA |
| | Ploiești | PH | DA | DA | DA | DA | DA | NU | DA |
| | Giurgiu | GR | DA | DA | DA | DA | DA | NU | NU |
| ORAȘE | | | | | | | | | |
| | Băicoi | PH | DA | DA | DA | DA | DA | NU | NU |
| | Boldești-Scăeni | PH | DA | DA | DA | DA | DA | NU | NU |
| | Bragadiru | IF | DA | DA | DA | DA | DA | NU | NU |
| | Buftea | IF | DA | DA | DA | DA | DA | DA | DA |
| | Chitila | IF | DA | DA | DA | DA | DA | NU | NU |
| | Măgurele | IF | NU | DA | DA | DA | DA | NU | NU |
| | Mihăilești | GR | NU | DA | NU | NU | NU | NU | NU |
| | Otopeni | IF | DA | DA | DA | DA | DA | DA | DA |
| | Pantelimon | IF | DA | DA | DA | DA | DA | NU | NU |
| | Plopeni | PH | NU | DA | DA | DA | DA | NU | NU |
| | Popești-Leordeni | IF | DA | DA | DA | DA | DA | NU | NU |
| | Voluntari | IF | DA | DA | DA | DA | DA | NU | DA |
| **Nr. de UAT care îndeplinesc cerințele** | | | **12** | **15** | **14** | **14** | **14** | **3** | **5** |
| **Nr. de UAT care nu îndeplinesc cerințele** | | | **3** | **0** | **1** | **1** | **1** | **12** | **10** |

Scanned with OKEN Scanner

| | | | | | | | | | Nr. ind. Îndepliniți |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 8. | 9. | 10. | 11. | 12. | 13. | 14. | 15. | 16. | |
| Mun. postliceal Oraș liceu / secundar | Dotări cult. sportiv | Mun. 100 Oraș 50 | Mun. 60% Oraș 50% | Mun. 70% Oraș 60% | Mun. 60% Oraș 50% | Racord la stație epurare | Mun. 70% Oraș 60% | Mun. 15 Oraș 10 | |
| DA | DA | DA | NU | | | | | NU | 11 |
| DA | DA | DA | DA | | | | | NU | 10 |
| DA | DA | DA | DA | | | | | DA | 9 |
| DA | DA | NU | DA | | | | | NU | 8 |
| DA | NU | NU | DA | | | | | NU | 7 |
| NU | NU | NU | NU | | | | | DA | 6 |
| DA | NU | NU | DA | | | | | DA | 10 |
| NU | NU | NU | NU | | | | | NU | 5 |
| DA | NU | DA | NU | | | | | DA | 7 |
| DA | NU | NU | DA | | | | | DA | 4 |
| DA | NU | DA | NU | | | | | DA | 10 |
| NU | NU | NU | NU | | | | | NU | 5 |
| DA | DA | NU | DA | | | | | NU | 7 |
| NU | NU | NU | DA | | | | | DA | 7 |
| DA | NU | NU | NU | | | | | NU | 7 |
| **11** | **5** | **5** | **8** | | | | | **7** | |
| **4** | **10** | **10** | **7** | | | | | **8** | |

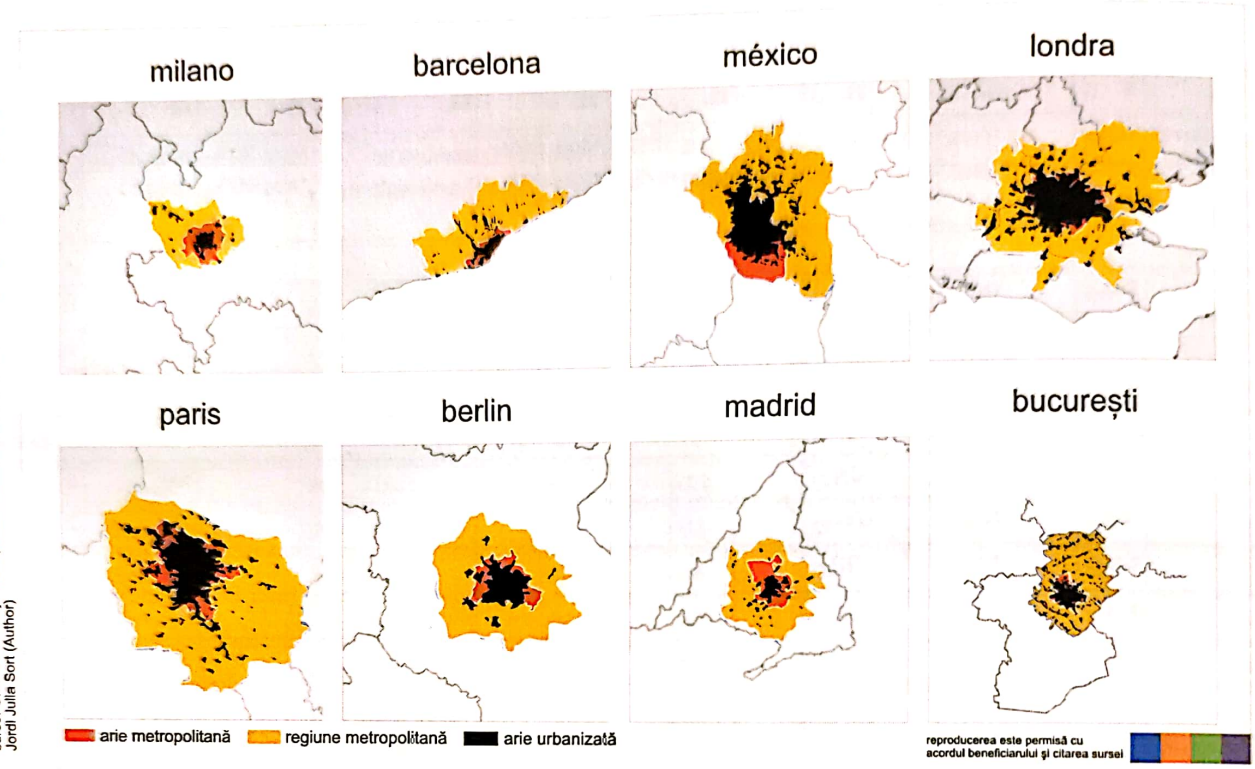
Scanned with OKEN Scanner

**ANEXA 14** București, procesul de urbanizare, comparație cu alte orașe_sursa: București. 2012. Conceptul Strategic București 2035, document publicat parțial online [URL: http://www.csb2035.ro/] și sub formă de broșură de prezentare, consultat în arhiva M.A.



În raport cu celelalte metropole europene se observă concentrarea zonelor construite în perimetrul București-Ilfov, precum și o densitate a zonelor urbane (dispersie teritorială) mai mare decât în cazul Milano, Barcelona, Madrid și Berlin.

## COMPARAȚIE CU ALTE ORAȘE
## PROCESUL DE URBANIZARE



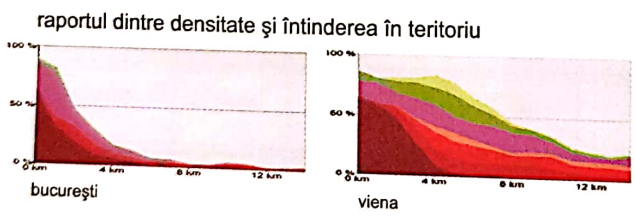

sursa: G.M.E.S. Atlas și "Metropolitan Networks/Redes Metropolitanas (Bilingual Spanish/English) (Spanish Edition) [Paperback] Jordi Julia Sort (Author)

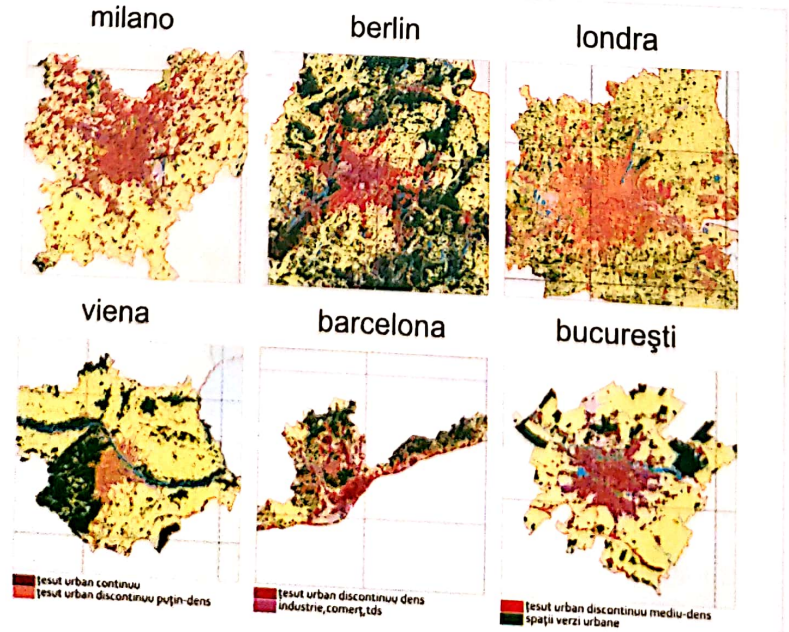
reproducerea este permisă cu acordul beneficiarului și citarea sursei

**ANEXA 15** București, intensitatea urbanizării, comparație cu alte orașe_sursa: București. 2012. Conceptul Strategic București 2035, document publicat parțial online [URL: http://www.csb2035.ro/] și sub formă de broșură de prezentare, consultat în arhiva M.A.



## COMPARAȚIE CU ALTE ORAȘE
## INTENSITATEA URBANIZĂRII




sursa: G.M.E.S. Atlas și "Metropolitan Networks/Redes Metropolitanas (Bilingual Spanish/English) (Spanish Edition) [Paperback] Jordi Julia Sort (Author)

Comparativ cu celelalte metropole europene, amprena urbană a municipiului București este mult mai evidentă, ca urmare a urbanizării accentuate (și incoerente) a teritoriului adiacent municipiului.

Din comparațiile europene, rezultă o densitate ridicată a spațiilor industriale în nucleul central (analizele indicând faptul că majoritatea nu mai sunt funcționale sau sunt deja convertite) fapt ce indică o utilizare dezechilibrată a teritoriului urban-rural adiacent. De asemenea, raportul spațiilor verzi este scăzut prin comparație cu celelalte capitale europene.



Scanned with OKEN Scanner

Scanned with OKEN Scanner

## Grand Lyon, o metropolă novatoare

Mihai Alexandru: Grand Lyon este o metropolă „planificatoare"[316], o Comunitate Urbană foarte puternică, cuprinzând nu mai puțin de 58 de comune, care, în ultimii douăzeci de ani, este mărturia unei evoluții constante, care astăzi îi conferă aspectul unei „aglomerații moderne, novatoare, grijulie cu creativitatea și cu calitatea vieții locuitorilor ei"[317].

Bernard Lensel: Grand Lyon a fost creat prin legea franceză 66 – 1069 din 31 decembrie 1966, odată cu comunitățile urbane Bordeaux, Lille și Strasbourg. Atunci intenția era pentru aceste patru aglomerații de a raționaliza cooperarea intercomunală și de a pune la dispoziția unui număr de comune mijloace proprii pentru realizarea și gestiunea unor proiecte. În consecință, au fost regrupate comunele situate atunci în Isere și Ain și, astfel, în 1969 a luat ființă Comunitatea Urbană Lyon sub numele inițial de Courly, redenumită în 1991 Grand Lyon.

Trei niveluri de intervenție complementare au fost introduse progresiv pentru a gestiona dezvoltarea urbană a aglomerației; nivelul strategic (rezultat al Millénaire 3 și al elaborării planificării globale), nivelul operațional (împreună cu un ansamblu de instrumente de amenajare a cartierelor și cvartalelor, pe de-o parte, și politica spațiilor publice, pe de altă parte).

**M.A.:** Când au fost puse bazele sistemului actual de planificare lyonez și care au fost momentele marcante care au contribuit la acest sistem? Ar fi de asemenea interesant de înțeles modul în care planificarea proprie Lyonului a scos în evidență anumite carențe în legislația franceză sau în tendințele în vigoare (sau altfel spus în ce măsură Lyonul a fost un oraș pionier).

**B.L.:** Grand Lyonul a inițiat unele demersuri pilot în mai multe direcții, cu Planul Local de Urbanism la scară comunitară, cu Conferințele Primarilor care permit o guvernanță fină a teritoriului, cu un SCoT (Schema de coerență teritorială—Schéma de Cohérence Territorial) intercomunal și

316 Jean Frébault, Președinte al Consiliului de Dezvoltare Grand Lyon (Conseil de Développement du Grand Lyon)

317 www.grandlyon.com

un Inter-SCOT care relaționează într-o manieră foarte amplă aglomerația urbană cu teritoriile înconjurătoare.

M.A.: Schema directoare precedentă (documentul SCoT a substituit pe cel de Schéma Directeur) „Lyon 2010. Un proiect de aglomerație pentru o metropolă europeană ", aprobat în 1992, pare să fi introdus elemente novatoare pentru acel moment, elemente care astăzi servesc ca exemplu pentru alte orașe mari, cum ar fi: reconstruirea orașului în oraș (*refaire la ville sur la ville*), promovarea ideii de concepție strategică, viziune complexă și integratoare a diferitelor niveluri... etc. Cum este văzut în prezent impactul acestei viziuni extraordinare?

**B.L.:** Schema directoare anterioară corespundea unei mișcări de descentralizare a competențelor în urbanism, dinspre stat către colectivitățile locale, care a avut loc în anii '80 în Franța; SEPAL (Sindicat mixt pentru studii și programare a aglomerației lyoneze) a preluat acest demers, care și-a adus aportul asupra câtorva inovații la scara contextului francez.

Dacă schema de dezvoltare se înscria încă într-o viziune extensivă, o abordare multitematică a fost clar implementată, ceea ce constituia un demers pilot în acea perioadă; în același timp, au fost schițate tramele „verde" și „albastră", iar atât spațiile comerciale și economice, cât și echipamentele universitare și hoteliere au făcut obiectul unor studii adaptate special. Aceste demersuri diferite au inspirat progresul înregistrat în Legea Solidarității și Reînnoirii Urbane (Solidarité et Renouvellement Urbains) din 2000 și anunțau ambiția Lyonului de a deveni o aglomerație urbană la scară internațională.

**M.A.:** Noile provocări ale noului SCoT sunt: Lyon oraș primitor, o metropolă echilibrată în plan social și un oraș post-carbon, rațional d.p.d.v. energetic. Cum se materializează aceste ținte în diferitele proiecte? Ce continuitate există în raport cu schema directoare precedentă ?

**B.L.:** SCoT-ul Grand Lyonului are ca obiect 72 de comune, trei intercomunalități, din care Grand Lyonul numără numai el 58 comune. Populația totală la care se referă este de 1,3 milioane de locuitori. Noile provocări ale SCoT-ului le preiau și le prelungesc pe cele ale Schemei directoare, aducând în același timp elemente noi: pot fi notabile atât abordarea mixității sociale și urbane, cât și confirmarea unei complementarități între spații construite și spații neconstruite. Inovația vine de fapt din luarea în considerare mult mai clară a aspectelor ecologice, mai ales prin considerarea economiilor de energie și a unei organizări urbane voluntar multipolară care se sprijină pe o rețea de transport colectiv de mare capacitate în ansamblul aglomerației urbane[318].

Cu ocazia intervențiilor mele din cadrul prezentărilor din 14 și 15 noiembrie 2011, ținute la Universitatea „Ion Mincu" din București, am expus aceste noi caracteristici ale planificării lyoneze, sprijinindu-mă pe trei exemple de polarități urbane emergente, la scări diferite: situl de la Confluence, în sudul peninsulei, între Saône și Rhône, care creează un

318 Discuție cu Jean-Marc Valentin, responsabil de misiune, Service Stratégie d'agglomération, DGDU, Grand Lyon.

Scanned with OKEN Scanner

veritabil cartier central nou, în completarea celui existent, situat tot pe peninsulă și a celui de la Part-Dieu;

O a doua polaritate, reprezentată de cartierul Carré de Soie, în estul aglomerației, corespunde reabilitării unui cartier industrial de la începutul secolului XX care promovează o schimbare afirmată de destinație și crearea unui ansamblu care cuprinde loisir, comerț și locuințe, situate la o interfață intermodală dotată în principal cu metrou, o linie de tramvai, o parcare amenajată într-un siloz și o stație de biciclete cu serviciu gratuit;

Un al treilea exemplu de polaritate, mai modest, dar cu toate acestea structurant, corespunde unui fost cartier militar, Sathonay-Castellane, și prezintă o sinteză subtilă a demersurilor arhitectural, environmental și urbanistic.

**M.A.:** Lyon a fost întotdeauna un oraș respectuos cu geografia sa, cu cele două coline (la Fourvière și la Croix Rousse), cu râul (la Saône) și fluviul (le Rhône), dar ceea ce este poate mai puțin cunoscut este faptul că Lyonul ascunde o bogăție toponimică extraordinară. Cum valorizează Lyonul aceste două aspecte în diversele proiecte în curs sau previzionate?

**B.L.:** Regiunea lyoneză oferă o toponimie în același timp bogată și originală; cel mai respectabil termen este fără îndoială numele comunei Craponne, care face referire la termenul de „crap" care desemnează „le rocher" [319] și vine probabil dintr-o limbă premergătoare celei celtice din regiune sau, mai bine zis, are o vechime de mai mult de 2500 de ani.

Situl confluenței, împreună cu fluviul și râul care o generează, reprezintă repere geografice care participă de asemenea la această bogăție toponimică: Terreaux corespundea pământului sub forma unor taluzuri care protejau orașul din epoca romană, situate în nordul acestuia ; aceste taluzuri delimitau spațiile inundabile în relație cu cele două cursuri de apă. *brotteaux* și *brétillods* sunt locuri umede cu salcii, arini sau frasini, situate la limita cursurilor de apă și care ilustrează de asemenea specificitățile terminologiei lyoneze.

**M.A.:** Este evident astăzi faptul că Lyonul nu este numai un oraș cu o foarte puternică tradiție în materie de spațiu public, dar și că este un oraș pionier în privința calității acestuia. Care este viziunea noului SCoT cu privire la spațiul public, și extinzând, cu privire la relația oraș-natură?

**B.L.:** SCoT-ul nu are o influență directă asupra politicii spațiilor publice; cu toate acestea, el facilitează pe deplin alternanța construit-neconstruit, dar și afirmarea unor noi centralități care, la rândul lor, se structurează în jurul spațiilor publice.

Logica „oraș și natură" este foarte bine reprezentată în proiectele recente, precum crearea Parcului Gerland, în sudul centrului orașului și amenajarea malurilor Rhône-ului (Berges du Rhône) care pun în evidență relația între parcul de început de secol XXI și parcul „de la Tête d'Or", amenajat de frații Bühler în aceeași epocă cu Parcul Cișmigiu din București, adică la jumătatea secolului al XIX-lea. Există în consecință o convergență clară



Scanned with OKEN Scanner

între planificare și proiectele actuale, în scopul afirmării unei relații strânse între oraș și natură în cazul Lyonului.

**M.A.:** Printre proiectele importante recente, amenajarea malurilor Rhône-ului pare să fi avut un mare succes. Recent, ca parte a politicii de recucerire a cursurilor de apă din interiorul orașului, un alt proiect a fost lansat pentru malurile Saône-ului. Care sunt exigențele și așteptările acestui proiect?

**B.L.:** Așa cum am văzut, proiectul de amenajare a malurilor Rhône-ului face parte dintr-un tot, dintr-un amplu demers de rețesere a urbanității lyoneze. Dar, această operațiune are inteligența de a permite întâlnirea mai multor tipuri de abordare, făcându-le complementare. Ideea de recucerire a spațiilor dintre oraș și cursurile de apă reprezintă o dimensiune foarte marcantă a acestei amenajări și o vom regăsi efectiv în proiectul de reabilitare a malurilor Saône-ului.

În schimb, proiectul în sine este diferit pentru că Saône-ul nu este dispus ca Rhône-ul: mai sinuos, mai „feminin", mai lent și dezvoltat pe parcursul traversării aglomerației lyoneze, este de asemenea caracterizat de o relație mult mai veche cu orașul Lyon, încă din perioada Evului Mediu când Rhône-ul nu avea decât rolul de limită naturală a orașului care a persistat până în secolul al XVIII-lea.

Proiectul de amenajare a malurilor Saône-ului nu face decât să relateze imaginea celor afirmate mai sus: este vorba de o succesiune de operații care se înșiră în spațiu și timp; aceste operațiuni urmăresc completarea relației dintre cursul de apă și râu, fără ca aceasta să fi fost vreodată întreruptă.

**M.A.:** Atunci când este vorba de păstrarea unei imagini unitare a teritoriului aglomerației sale (mai ales când este vorba de spațiile publice), Lyonul este un oraș foarte încăpățânat, mai ales acolo unde între centrul orașului și centrele comunelor mai periferice diferențele de densitate și de cadru construit sunt foarte mari.

**B.L.:** O abordare omogenă a spațiilor publice este foarte bine ancorată în viziunea Lyonului, cu o tratare de calitate egală a periferiei și centrului orașului. Dorim ca dovadă folosirea aceluiași granit în cartierele mărginașe și chiar în unele parcuri industriale; această tendință se confirmă totodată și printr-o politică dinamică de plantare a aliniamentelor vegetale pe tot ansamblul sectoarelor tratate.

Această politică vine ca o confirmare a dorinței de promovare a unei bune mixități, atât urbane, cât și sociale, pentru întregul ansamblu al componentelor orașului. Grand Lyon este un instrument frumos în serviciul acestei politici, dată fiind întinderea sa teritorială și varietatea componentelor care o compun.

M.A.: În afară de spațiul public, în politica de reconstruire a orașului în oraș (*refaire la ville sur la ville*) intră și noile centralități care valorifică situri-cheie ale aglomerației, menționate mai sus, și pe care le-ați numit agrafe urbane. Care este logica acestor intervenții?

**B.L.:** Diferitele cartiere care compun aglomerația lyoneză se caracterizează, în primul rând, în funcție de apartenența lor la hyper-centru, la

Scanned with OKEN Scanner

prima sau a doua coroană; acest fapt face ca aceste cartiere, chiar dacă contigue, să fie foarte disjuncte: cartierele situate de o parte și de alta a unei căi ferate (cazul nordului arondismentului 7 și Gerland) sau a bulevardului periferic (cazul cartierului Saint Jean din Villeurbanne și restul comunei) necesită în consecință o repunere în relație în același timp fizică și funcțională: iată ce numim „agrafe urbane", al căror rol urbanistic este foarte important atunci când sunt concretizate și de succes.

**M.A.:** Lyon, similar majorității orașelor franceze, a trecut de la un moment în care politica de deplasări era orientată cu precădere spre automobil: infrastructură la scară teritorială, parcări de mare capacitate. Astăzi, Lyon pare să fi adoptat și implementat o optică radical diferită. Care este povestea acestei schimbări?

**B.L.:** Politica de deplasare urbană a Grand Lyon-ului este deja bine ancorată în contextul urban; diversificarea modurilor de transport e la ordinea zilei de circa 30 de ani și o veritabilă panoplie de moduri de deplasare a fost desfășurată. Sistemul Info-Trafic le-a preluat pe măsura apariției și operaționalității lor.

Un istoric marcant exista deja, începând cu linia de funicular din strada Terme care a funcționat din 1862.

Punerea în funcțiune a două linii de metrou de mare capacitate, la sfârșitul anilor '70, atestă efortul depus de 30 de ani. Actualmente, aglomerația are patru linii de metrou, din care una total automatizată, și două funiculare.

Un tramvai funcționa în Lyon între 1880 și 1956, dată la care „totul pentru mașină"[320] a triumfat.

Un nou proiect pentru tramvai a văzut lumina zilei în anii '90; o dezbatere importantă a avut loc între soluția „metrou" și soluția „tramvai", cel de-al doilea fiind preferat, atât pentru motive care țin de costurile de implantare, cât și pentru că permite restructurarea eficace a spațiilor publice deservite. Realizarea corespondenței acestui mod de deplasare cu structura urbană a fost mai susținută decât în cazul metroului. Patru linii au fost puse în serviciu între 2000 și 2009, dublate în 2010 de linia Rhônexpress care leagă interfața gării Part-Dieu cu aeroportul Saint Exupéry, cel care deservește aglomerația urbană.

Gândirea nu s-a oprit aici, ci a continuat asupra unei panoplii de moduri de deplasare insistând mai ales pe implantarea modurilor blânde sau active; sistemul Vélo'V a fost implantat în consecință între 2005 și 2008, oferind astfel primul sistem complet de biciclete cu serviciu liber din Franța, cu doi ani înaintea Parisului.

Complementaritatea sa cu sistemul de transport public permite deservirea cartierelor altădată izolate prin asigurarea lor cu polii de deplasări multimodali.

Un ultim voleu este cel al „mersului pe jos", începând cu Charta pietonului în 1999, urmată de un plan-pieton care tratează centrul aglomerației (Lyon et Villeurbanne) în 2011; acest demers este completat în prezent de

320 Le tout voiture.



Scanned with OKEN Scanner

un studiu de mers pe jos urban în periferie, realizat sub responsabilitatea mea. Ne gândim ca în câteva luni să pornim tratarea mai multor situri periurbane, complementare ca natură.

Pentru a rezuma, toate modurile de deplasare sunt rând pe rând studiate în aglomerația lyoneză, cu un impact mai mic sau mai mare asupra formei urbane și asupra repartiției funcțiunilor în oraș. Ca și în cazul altor orașe de aceeași talie, modurile virtuale de deplasare vor deveni în mod progresiv fie suport, fie concurență pentru modurile reale; în orice caz, vor avea un impact puternic și durabil asupra orașului.

**M.A.:** Vă propun să trecem puțin de limitele Grand Lyon. Pentru că numărul curent al revistei tratează problematica sistemelor urbane, dar și pentru că Lyonul se dorește un oraș a cărui ambiție depășește limitele, deja generoase, ale comunității urbane, aș dori să vă întreb cum vedeți viitorul Grand Lyon-ului în raport cu orașele sale vecine (Saint Étienne, Porte de l'Isère, Vienne).

**B.L.:** *Cutia de instrumente a intercomunalității„ à la française"*, care deja cuprindea, în funcție de talia aglomerațiilor, trei tipuri de regrupare de comune (comunități de comune, de aglomerații și urbane) tocmai s-a îmbogățit cu două noi moduri de lucru în comun între intercomunalități apropiate și complementare: *metropola și polul metropolitan*.

Acest ultim instrument, mai suplu și mai adaptabil ca primul, a fost ales pentru a permite lucrul în comun pentru Saint Étienne, la Porte de l'Isère (cu Bourgoin-Jallieu și l'Île d'Abeau), aglomerația Vienne-ului și, în mod natural, Grand Lyon.

Schimburile sunt esențialmente tematice și acest cadru puțin formal permite o mare libertate de schimb, ceea ce îmbogățește conținutul.

**M.A.:** Poate în continuarea întrebării precedente, care este raportul Grand Lyon-ului cu scara europeană? Mă refer aici la intențiile de dezvoltare a infrastructurii feroviare de mare viteză (polul gării Part-Dieu), dar mai ales la relația presupusă cu Barcelona care se afirmă deja ca o metropolă la scara unei euro-regiuni de 25 de milioane de locuitori care se întinde și cuprinde și Lyonul.

**B.L.:** Lyonul a știut să creeze o polaritate în partea centru-est a Franței, lucru care nu este foarte ușor în condițiile importanței scării regiunii pariziene la nivelul național. Polul Part-Dieu va fi ranforsat la nivelul infrastructurii feroviare de mare viteză și ilustrează bine logica de sincronizare a faptului urban cu viteza sporită[321]. Relațiile cu aglomerațiile europene apropiate, fie că vorbim de Torino sau Barcelona, se înscriu într-un demers de reciprocitate și de țesere teritorială la scară supra-teritorială; aglomerația lyoneză se înscrie în mod clar în această viziune prospectivă.

*Mihai Alexandru 5.07.2012*

321 A se consulta articolul „Grande vitesse et urbanité : quelle rencontre dans la France de 2030", autori Bernard Lensel Urbaniste de l'association Urbanistes des Territoires și Thierry Merle Urbaniste de la Fédération Suisse des Urbanistes, publicat în revista *URBANISME* n°381 de noiembrie - decembrie 2011, p. 4 - 5.



Scanned with OKEN Scanner

Mihai Alexandru studiază starea de policentralitate a spațiului intra-metropolitan și modul în care ea intervine în conturarea stării de coerență a marilor orașe. Cartea se înscrie într-o paradigmă a urbanului explicată printr-o difuzie a centralității într-o pluralitate de centre la nivel intra-metropolitan, în care rolul centrului orașului trebuie reevaluat, invalidând scenariul disoluției totale și irecuperabile a urbanului și a centralității sale.